BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 15 sierpnia 1933 | NR. 22

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Wojna taryfowa kolei niemieckich i adrjatyckich z portami polskiemi.

Z dniem 20 lipca br. koleje niemieckie podjęły bezwzględną walkę taryfową z kolejami polskiemi o ładunki tranzytowe, wciągając do walki tej również koleje adrjatyckie. Akcja ta ma na celu skierowanie na porty niemieckie względnie adrjatyckie wszystkich tych transportów tranzytowych Czechosłowacji oraz krajów sąsiednich, które dotychczas, na skutek niższych kosztów przewozu kolejowego, kierowały się przez porty w Gdyni i Gdańsku.

Zarządzenia kolei niemieckich i adrjatyckich godzą w równej mierze tak w interesy portu gdyńskiego, jak i gdańskiego, co zapewne przyczyniło się w dużym stopniu do zmiany kursu polityki Senatu Gdańskiego w ostatnim czasie. Poinformowany niewątpliwie o zamierzonych posunięciach taryfowych Zarządu Kolei Niemieckich i posiadający niezupełnie jasne stosunki polityczne z Polską, które odbijały się również na stosunkach gospodarczych, Gdańsk zagrożony z dwóch stron, zdecydował się na wyjście z sytuacji w formie nawiązania ściślejszego kontaktu z Polską, od której spodziewa się wydatnego poparcia w walce taryfowej, wypowiedzianej mu jako portowi polskiemu.

Akcja kolei niemieckich zagraża obu portom polskim, dążąc do pozbawienia ich ładunków tranzytowych, a temsamem zredukowania ich zapleczy do obszaru Państwa polskiego i uniemożliwienia ich rozwoju jako rynków handlowych oraz punktów rozdzielczych o znaczeniu międzynarodowem. Walka taryfowa względem portów obcych jest starą i dobrze przez Niemcy wypróbowaną bronią jeszcze w okresie przedwojennym, względem portów adrjatyckich, jak również północno-zachodnich kontynentu europejskiego: Antwerpji i Rotterdamu.

Wydatne poparcie własnych portów za pomocą taryf kolejowych jest, jak wiadomo, najskuteczniejszym środkiem zapewnienia im dostatecznych zapleczy, o czem świadczy historja rozwoju portów niemieckich, opierających swoje rozległe strefy przyciągania na specjalnych taryfach kolejowych. Dla przykładu wystarczy wskazać, iż celowo ujęta i konsekwentnie ostatnio przeprowadzona „pomoc taryfowa" dla portu szczecińskiego sprawiła, iż pomimo kurczenia się handlu zagranicznego Niemiec i ostrego kryzysu gospodarczego obroty portu szczecińskiego wzrosły w pierwszem półroczu bieżącego roku o 52% w porównaniu z tym samym okresem 1932 roku. W tym samym okresie obroty Gdyni wzrosły tylko o 20%, mimo ceł preferencyjnych, kierujących import na porty polskie. Nasza polityka taryfowa względem portów nie dorównuje więc pod względem sprawności i skuteczności polityce kolei niemieckich, o czem nie trudno przekonać się, porównując budowę i zasięg naszych taryf wyjątkowych i związkowych oraz taryf niemieckich.

Podjęcie ze strony kolei niemieckich i adrjatyckich bezwzględnej konkurencji taryfowej nie może pozostać bez wprowadzenia

środków odwetowych ze strony kolei polskich bezpośrednio zainteresowanych w utrzymaniu obecnego zasięgu zapleczy naszych portów względnie w ich rozszerzeniu. W walce taryfowej, która będzie nieodzownym wynikiem ostatnich posunięć Zarządu kolei niemieckich, P. K. P. znajdą się, dzięki niższym kosztom własnym trakcji w korzystniejszem położeniu od kolei niemieckich i adrjatyckich.

Walka taryfowa prowadzona być musi z zachowaniem pewnej dolnej, minimalnej granicy obniżki stawek przewozowych, poniżej której przewóz towaru już się zupełnie nie opłaca. Minimalna stawka jednostkowa wynosząca 0,2 gr od 1 km i 1000 kg, która może być zastosowana z pewną jeszcze korzyścią ze strony P. K. P., jest jeszcze znacznie niższą od minimalnych stawek jednostkowych kolei konkurencyjnych, wynoszących na kolejach niemieckich około 0,3 gr (0,294 gr), a na kolejach adrjatyckich około 0,4 gr. Jeżeli pozatem weźmiemy pod uwagę, iż przeważający jednostronny ruch kolejowy w Polsce z południa na północ pozwoli traktować pewne przewozy jako ładunki powrotne oraz że polskie stawki tranzytowe dla Czechosłowacji są w przeważnej mierze wyższe od odnośnych stawek niemieckich, wówczas widzimy, iż wprowadzenie ze strony P. K. P. tych samych zasad taryfowania konkurencyjno - wyrównawczego (Auslobungsverfahren) jakie wprowadziły koleje niemieckie narazi na grube straty koleje konkurencyjne i uczyni w praktyce bardzo problematycznemi korzyści spodziewane z wypowiedzianej obecnie wojny taryfowej.

Zadaniem naszych kolei jest więc obecnie bezwzględne podjęcie walki konkurencyjnej i przeprowadzenie jej w sposób jaknajbardziej skuteczny. Wojna taryfowa zakończy się bowiem niewątpliwie podziałem zapleczy w Europie Środkowej między porty niemieckie, polskie i adrjatyckie. Podział ten korzystny będzie dla naszych portów jedynie wówczas, o ile w obecnym okresie zdołamy nietylko utrzymać nasz stan posiadania, ale nawet, w razie przyjęcia zasady konkurencyjno-wyrównawczej, wydatnie go rozszerzyć.

Na zakończenie dodać należy, iż obecny okres ostrej walki konkurencyjnej wymagać będzie nietylko odpowiednich posunięć taryfowych ze strony P. K. P., ale również energicznej akcji w kierunku usprawnienia obsługi kolejowej portu gdyńskiego przez poczynienie całego szeregu nowych inwestycyj, niezbędnych już dzisiaj dla normalnego funkcjonowania portu i uniknięcia zatłoków i zatorów, uniemożliwiających normalną manipulację towarów.

Nawet najkorzystniejsze taryfy przewozowe będą bowiem w praktyce mało skuteczne, o ile techniczne wyekwipowanie portu pod względem obsługi kolejowej nie będzie stać na wysokości zadania.

W sprawie polsko-adrjatyckiej taryfy związkowej

Polsko-Adrjatycka Taryfa związkowa dla komunikacji towarowej między stacjami polskiemi i W. M. Gdańska a portami Trieste, Fiume, Pola i Rovigno d'Istria, służąca do wzmożenia siły konkurencyjnej portów adrjatyckich na niekorzyść polskich, doznała niestety

nowej rozbudowy przez rozszerzenie taryfy wyjątkowej na zboże itp., także i na wyroby młynarskie (mąkę i krupy), dla których to artykułów wprowadzono zniżone stawki opłat przewozowych nietylko od wszystkich małopolskich stacyj, eksportujących zboże i fasolę, nawet takich, które nie posiadają w okolicy młynów, lecz także od stacyj w centrum kraju i na wschodnich kresach położonych, jak Krzemieniec, Werba, Zdołbunów, Równe, Werbkowice, Zamość, Zawada, Ostrów n/Kamienną, Szastarka, Kraśnik, Wilkołaz, Lublin, a nawet aż Stołpce, Ożarów i Sochaczew pod Warszawą oraz Poznań. Równocześnie stworzono w tej taryfie nową taryfę wyjątkową Nr. 22 na wywóz nasion oleistych (dyni, rzepaku, rzepiku, słonecznika, lnianki, siemienia lnianego, konopnego) ze stacyj małopolskich przez porty adrjatyckie. Jakkolwiek ta taryfa służyć może i dla naszego eksportu do Włoch, nie wydaje się to być wskazanem stwarzanie tego rodzaju udogodnień właśnie w chwili, gdy się rozpoczęła zajadła walka taryfowa o wydarcie portom polskim transportów na korzyść portów konkurencyjnych niemieckich i adrjatyckich. Zważyć należy, że przy umownem rozgraniczeniu zaplecza pomiędzy portami niemieckiemi i adrjatyckiemi przed kilku laty jako naturalną linję demarkacyjną między obszarami ciążenia portów morza bałtyckiego i północnego z jednej strony, a adrjatyckiego z drugiej, uzgodniono linję, prowadzącą na zachód od Zwardonia i czeskiego Cieszyna. Przedłużenie tej linji na wschód wskazuje, że cała Polska położoną jest poza obrębem naturalnego ciążenia ku portom adrjatyckim, z któremi łączyć mogą tylko Małopolskę tradycyjne stosunki handlowe z Tryjestem i Fiume z czasów austrjackich, gdy zmuszeni byli do posługiwania się temi portami b. monarchji austrjacko-węgierskiej. Obecnie Czechosłowacja, Austrja i Węgry zobowiązane są postanowieniami traktatów pokojowych, zawartych w St. Germain i Trianon do popierania portów adrjatyckich ulgami taryfowemi, niema natomiast włożonego na siebie tego obowiązku Polska. Wobec tego Zarząd PKP nie powinien udzielać na rzecz tej taryfy tak znacznych opustów z normalnych swych stawek opłat przewozowych, jakie pod naciskiem z jednej strony polskich eksporterów i importerów, z drugiej interesowanych w uzyskaniu tranzytu polskiego Zarządów kolejowych czechosłowackich i austrjackich wzgl. węgierskich udziela, gdyż przyczynia się w ten sposób do przekraczania naturalnej granicy zaplecza portów adrjatyckich i wdzierania się sztucznego sfery działania tych portów konkurencyjnych w zaplecze portów polskich.

Omawiane rozszerzenie taryfy adrjatyckiej weszło w życie 20 lipca br., w dniu, w którym Zarząd kolei niemieckich rozpoczął bezwzględną walkę konkurencyjną taryfową przeciw portom polskim, w przeddzień przystąpienia do tej walki Zarządów kolejowych, interesowanych komunikacji adrjatyckiej, gdy rząd austrjacki pod naciskiem włoskiego ma wprowadzić 10% cła preferencyjne na korzyść właśnie portów adrjatyckich, w chwili zatem najmniej sposobnej do osłabiania zdolności konkurencyjnej portów polskich. Należy się zatem spodziewać, że z chwilą dokonanego przyłączenia się Zarządów kolejowych, zainteresowanych w komunikacji z portami adrjatyckiemi, do taryfowej walki, skierowanej przeciw portom polskim, Zarząd

PKP nie omieszka wypowiedzieć wszelkie ulgi taryfowe, jakie z pokrzywdzeniem zdolności konkurencyjnej własnych portów dotychczas ofiarował na rzecz taryfy adrjatyckiej. Strata ulg taryfowych w taryfie adrjatyckiej może być powetowaną eksporterom i importerom polskim przez udzielenie im odpowiednich rekompensat na przewóz ich towarów przez porty polskie, w których naturalnem zapleczu są położone stacje polskie, z których wzgl. do których swe towary wysyłają.

Z IZBY

POSIEDZENIE SEKCJI HANDLOWEJ IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Dnia 24 sierpnia br. o godz. 16-tej odbędzie się w Grudziądzu w biurze Przedstawicielstwa Izby (ul. Wybickiego 39) posiedzenie Sekcji Handlowej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

POSIEDZENIA KOMISJI MORSKIEJ.

Komisja Morska Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyła ostatnio 2 posiedzenia, w dniu 14 lipca i 10 sierpnia br., pod przewodnictwem p. radcy Juljana Rummla.

Na posiedzeniu w dniu 14 lipca Izba zdała sprawozdanie o stanie wykonania rezolucyj, zgłoszonych przez sfery gospodarcze Gdyni na posiedzeniach Komisji dla spraw handlu przy P. Ministrze Przemysłu i Handlu. Następnie rozpatrywano sprawy, dotyczące ułatwienia morskiego ruchu turystycznego, zdefinjowania statków łatwo- trudno- samotrymujących się, koncesyj na załatwianie formalności celnych oraz podań o zaprzysiężenie na rzeczoznawców. W wolnych wnioskach p. radca inż. Dziedziul zgłosił wniosek, w imieniu Związku Cegielń w obwodzie dolnej Wisły, o wystosowanie memorjału do Ministerstwa Komunikacji w sprawie obniżki taryfy kolejowej dla przewozu cegieł do Gdyni. Odnośny memorjał przesłała Izba do Ministerstwa w dniu 8 sierpnia br.

Posiedzenie Komisji w dniu 10 sierpnia b. r. zwołane zostało w związku z ostatniemi zarządzeniami bojowemi kolei niemieckich w stosunku do portów polskich. Izba przedstawiła sytuację, wywołaną przez przejęcie przez koleje niemieckie i adrjatyckie stawek tranzytowych polskich w komunikacji z portami morskiemi a Czechosłowacją i krajami sąsiedniemi. Po obszernej dyskusji, ustalono projekt środków zaradczych, które, zdaniem gdyńskich sfer gospodarczych, przyczyniłby się mogły do osłabienia akcji kolei niemieckich. Uchwalone na posiedzeniu Komisji Morskiej wnioski w tej sprawie, przedstawiła Izba Komisji Przewozów Portowych w dniu 11. b. m.

KONFERENCJA W SPRAWIE STOSUNKÓW HANDLOWYCH Z INDJAMI BRYTYJSKIEMI.

Dnia 2. bm. odbyła się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni konferencja w sprawie możliwości ożywienia stosunków handlowych

z Indjami Brytyjskiemi, zwołana z inicjatywy Delegata Państwowego Instytutu Eksportowego. Konferencji przewodniczył Dyrektor Izby p. H. Krupski. W obradach poruszono sprawę wykorzystania portu gdyńskiego dla eksportu polskiego do Indyj Brytyjskich oraz skierowania na Gdynię importu surowców stamtąd sprowadzanych. Omówiono również możliwości stworzenia w Gdyni rynku handlowego dla juty.

Z PRAC REFERATU KOMUNIKACYJNEGO IZBY.

W zakresie spraw komunikacyjnych załatwiono w ciągu m. lipca oraz w początku sierpnia br. następujące sprawy:

Tranzyt jaj z Estonji do Czechosłowacji. Referent Izby, będąc w Tallinnie w ciągu m. czerwca, stwierdził, iż wysyłane są stamtąd większe ilości jaj oraz masła do Czechosłowacji, idące tranzytem przez Szczecin i Niemcy. Po dokładnem zbadaniu omawianego ruchu tranzytowego, wystąpiono z wnioskami do Komisji Przewozów Portowych o odpowiednie modyfikacje taryfowe, celem skierowania tranzytu jaj, masła i lnu z krajów bałtyckich do Czechosłowacji na Gdynię.

W sprawie przewoźnego za przewóz towarów Wisłą. Na skutek licznych skarg zainteresowanych, przystąpiono do zbadania taryf przewozowych w żegludze rzecznej na Wiśle, które w poszczególnych wypadkach są znacznie wyższe od taryf kolejowych i utrudniają połączenie wodne Gdyni z zapleczem.

Obniżenie taryf kolejowych na przewóz cegły do Gdyni i miejscowości Wybrzeża Morskiego. W związku z ostatnio wprowadzonemi zniżkami na przewóz cegły dla niektórych okolic w kraju, wystąpiono z wnioskiem do Ministerstwa Komunikacji o obniżenie przewoźnego dla cegły, sprowadzanej do Gdyni i miejscowości Wybrzeża Morskiego z odległości do 200 km.

W sprawie włączenia kijów wiklinowych do taryfy wyjątkowej na wywóz przez porty polskie. Obecna korzystna konjunktura eksportowa dla wikliny okorowanej i obręczy wiklinowych nie może być wykorzystana w równej mierze w odniesieniu do kijów wiklinowych okorowanych. na skutek niewłączenia ich do taryfy wyjątkowej na wywóz przez porty polskie. W związku z powyższem skierowano do Ministerstwa Komunikacji wniosek o odnośne uzupełnienie taryfy wyjątkowej.

O ulgi kolejowe na przewóz szmat. W związku z trudną sytuacją fabryk tektury surowej, którym przyznano ulgi w taryfach eksportowych, a odmówiono równocześnie wprowadzenia ulg na przewóz szmat wewnątrz kraju, skierowano do Ministerstwa Komunikacji wniosek o wprowadzenie ulgi na przewóz szmat, ze względu na konieczność obniżenia kosztów własnych produkcji tektury surowej, które obecnie uniemożliwiają swym wysokim poziomem wywóz tektury zagranicę, mimo ulg w taryfach eksportowych.

W sprawie opłat stempiowych od kolejowych dokumentów przewozowych. W związku z inicjatywą Ministerstwa Komunikacji wprowadzenia urzędowych blankietów z wydrukowanemi znakami stemplowemi, przeznaczonych do sporządzania kolejowych dokumentów przewozowych, rozesłano odnośny projekt do zaopinjowania zainteresowanym organizacjom gospodarczym oraz przystąpiono do zbierania materjału w tej sprawie.

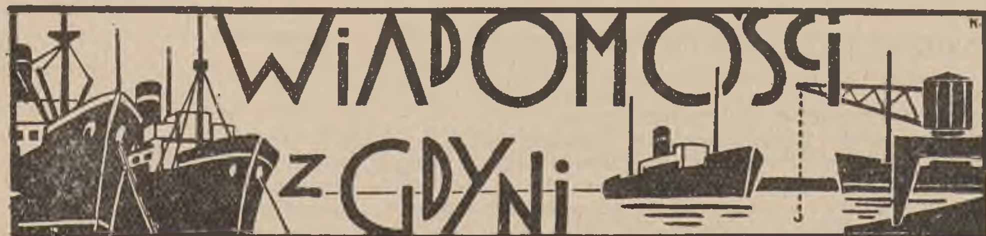
W sprawie kontaktu Zarządu Kolejowego ze sferami gospodarczemi. W ślad za rozmowami przeprowadzonemi na konferencji w Bydgoszczy w dniu 16 czerwca br. w sprawie nawiązania bliższego kontaktu Zarządu Kolejowego ze sferami przemysłowemi, handlowemi i rolniczemi Pomorza, opracowano wspólnie z Dyrekcją Kol. Państw. w Gdańsku plan podziału okręgu Dyrekcji na poszczególne odcinki, kontrolerskie oraz ustalono siedziby poszczególnych kontrolerów, których zadaniem będzie utrzymywanie kontaktu ze sferami gospodarczemi.

Miejscowości w których kontrolerzy posiadać będą stałą siedzibę oraz dnie wyznaczone dla przyjmowania dezyderatów stron i udzielania wyjaśnień, są następujące: Gdańsk, Gdynia, Tczew, Grudziądz, Toruń, Bydgoszcz i Inowrocław.

Kwartalne konferencje lokalne odbywać się będą pozatem w Gdyni, Grudziądzu, Toruniu i Bydgoszczy, przyczem Izba przesłała Dyrekcji Gdańskiej spis organizacyj gospodarczych oraz większych placówek przemysłowych i handlowych na Pomorzu w poszczególnych miejscowościach, celem zapraszania ich przedstawicieli na wyżej wspomniane konferencje.

URLOP DYREKTORA IZBY.

Z dniem 14. bm. rozpoczął urlop wypoczynkowy Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlwej w Gdyni mgr. praw p. Henryk Krupski. Dyrektru zastępują p. Wicedyrektor M. Cieśliński i p. Wicedyrektor J. Kawczyński.



PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU W LIPCU.

W m. lipcu br. wykonano w zakresie robót budowlanych morskich następujące prace: w basenie im. Min. Kwiatkowskiego wykonano 298 m. b. skrzyń żelbetowych dla nabrzeża Rumuńskiego oraz wykończono w basenie Prezydenta nabrzeże, ustawiając 74 m. b. skrzyń żelbetowych.

Roboty czerpalne przeprowadzano w basenie im. Min. Kwiatkowskiego, gdzie wyczerpano ogółem 119.291,59 m^3 gruntu, z czego 97.912,95 m^3 wyrefulowano na nabrzeże Rumuńskie i Czechosłowackie, torf zaś i muł w ilości 21.378,64 m^3 wywieziono do morza. Pozatem usuwano ręcznie torf na terenach III basenu wewnętrznego; wykopany torf w ilości 21.143,49 m^3 wywieziono do morza.

Roboty drogowe przeprowadzano przy ul. Mostowej, na placu „Pod Dębem“, między Chłodnią i magazynem nr. 3, przy zjeździe z wiaduktu nr. 2, przy dojeździe do Urzędu Morskiego oraz na ul. Warsztatowej.

Przeprowadzano również intensywnie prace nad ogrodzeniem strefy wolnocłowej, gdzie w związku z budową parkanu ułożono 318,6 m^2 bruku z kamienia poligonalnego, 50 mb. krawężnika, 82 m^2 chodnika oraz wykonano 116,2 m^3 robót ziemnych i ustawiono 1500 mb. parkanu ogrodzenia prowizorycznego. Przy pracach nad ogrodzeniem portu wykonano 295 mb. parkanu betonowego z nowego materjału.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W LIPCU 1933 R.

Miesiąc lipiec przyniósł w darze portowi gdyńskiemu aż 3 rekordy: dzienny — 30.202,3 t. przeładunku w dniu 18 lipca br., tygodniowy za czas od 17 — 23 lipca br. — 158.155,6 t. przeładunku i wreszcie miesięczny łącznie z obrotami żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej — 608.804 tony.

Jeśli weźmiemy pod uwagę tylko obrót towarowy zamorski, wynoszący w lipcu br. 598.130,— t., to również cyfra ta jest największą z obrotów ogólnych portu gdyńskiego. Z ogólnej sumy obrotu.

92.465,— t. przypada na przywóz i 505.665 t. — na wywóz. Przywóz zatem stanowi ca 1/5 wywozu.

W stosunku do czerwca tego roku ogólny obrót zamorski zwiększył się o 129.036 t., w czem przywóz o 19.631 t. i wywóz o 109.405 t.

Na zwiększenie się przywozu wpłynęły w pierwszym rzędzie następujące pozycje: ryż surowy — 16.267 t. (5 t.), żużle Thomasa — 6.709 t. (1.000 t.) i ruda żelazna — 10.597 t. (2.310 t.). Ponadto towary takie jak artykuły kolonjalne, skóry, bawełna i wełna utrzymały się na poziomie miesiąca poprzedniego. Spadek towarów zaznaczył się jedynie przy owocach świeżych, fosforytach, nasionach oleistych i złomie żelaznym.

Wywóz zawdzięcza swą wysoką cyfrę następującym towarom: cukier — 17.582 t. (4.376 t.), deski i łaty — 33.620 t. (15.828 t.) i węgiel eksportowy — 414.299 t. (336.723 t.) Pozostałe towary, prócz bekonów, utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego.

Obroty towarowe zamorskie ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

Przywóz (w tonach)		**Wywóz (w tonach)**	
ryż surowy	16.267	ryż łuszczony	344
owoce świeże	838	mąka ryżowa	946
owoce suszone	115	cukier	17.582
orzechy i migdały	9	napoje alkoholowe	2
korzenie	15	sól	455
kawa, kakao, herbata	830	bekony	2.944
tytoń	24	wędliny	468
napoje alkoholowe	43	ptactwo bite	39
śledzie	444	jaja	1.572
fosforyty	1.611	makuchy	1.072
żużle Thomasa	6.709	skóry	79
sadze	171	deski i łaty	33.620
tłuszcze zwierzęce sur.	884	bale i słupy	1.235
skóry	1.658	wyroby z drzewa	99
nasiona oleiste różne	3.495	dykty	163
oleje i smary	164	meble gięte	256
żywica	453	wyroby koszykarskie	46
kauczuk	93	węgiel eksportowy	414.299
wyroby gumowe	33	węgiel bunkrowy	17.525
tłuszcze i oleje rośl.	330	koks	6.184
asfalt	792	sól potasowa	1.730
garbniki	400	nawozy azotowe	2.171
farby	3	soda	308
ruda żelazna	10.597	karbid	107
piryty	6.500	salmiak	1
złom żelazny	27.982	biel cynkowa	72
miedź	296	wyroby stal. i żelazne	188
cyna	18	cynk	262
cynk	15	blacha cynkowa	242
metale różne	393	celuloza	213

Przywóz (w tonach	
wyroby stal. i żelazne	83
maszyny, aparaty i części	25
samochody, motocykle i częśc.	42
szmaty	332
celuloza	111
papa, tektura, papier	639
bawełna	6.962
juta	837
len, konopie, sisal itd.	156
wełna	1.208
różne	888
Razem	92.465

Wywóz (w tonach)	
papa, tekt. papier	555
bawełna	75
materjały i wyroby włók.	235
różne	576
Razem	303.665

Miesiąc lipiec jest rekordowym nietylko pod względem obrotu towarów, lecz także w odniesieniu do ruchu statków.

Zawinęło do portu 410 statków o pojemności 321.644 t. r. n. wobec 381 statków o tonażu 285.232 t. r. n. w miesiącu ubiegłym. Wyszło natomiast 407 statków o pojemności 306.224 t. r. n. wobec 376 statków o 280.127 t. r. n. w czerwcu rb. W porównaniu do lipca roku zeszłego ruch statków zwiększył się o 64 statki z tonażem 104.135 t. r. n na wejściu i 31.548 t. r. n. na wyjściu.

Poniższe zestawienie ilustruje dokładnie ruch statków w miesiącu lipcu br.

	Przyszło statków	t. r. n.	Wyszło statków	t. r. n.
Polska	44	56.854	44	52.768
W. M. Gdańsk	4	727	4	727
Anglja	11	18.624	10	12.649
Czechosłowacja	2	442	2	442
Danja	50	29.846	47	28.282
Estonja	6	3.742	7	3.873
Finlandja	16	12.033	16	11.936
Francja	1	813	1	813
Grecja	7	16.864	4	10.294
Holandja	17	4.205	17	4.774
Litwa	1	437	1	437
Łotwa	4	4.084	3	3.330
Niemcy	79	45.399	84	52.287
Norwegja	34	20.102	34	22.508
Panama	1	3.071	1	3.071
Stny Zjedn. Am.	5	16.099	5	16.135
Szwecja	126	81.748	125	75.344
Włochy	2	6.554	2	6.554
Razem	410	321.644	407	306.224

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lipcu — 784,5 średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 46 i średni postój statku — 65,9.

Kolejność bandery w lipcu kształtowała się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła szwedzka, drugie polska, trzecie — nie-

miecka, czwarte — duńska, piąte — norweska, szóste — angielska, siódme — amerykańska itd., wreszcie bandera W. M. Gdańska zajęła miejsce szesnaste.

W ślad za obrotami towarowemi i ruchem statków poszedł również ruch pasażerski, osiągając ogólną cyfrę 4.342 osób, wobec 2.057 osób w miesiącu czerwcu. Przyjechało ogółem 2.442 osoby (1.252 os.) w tem: z Anglji — 539, Belgji — 3, Danji — 623, Finlandji — 39, Holandji — 47, Niemiec — 5, Norwegji — 527, Stanów Zjednocz. Amer. — 565 i Szwecji — 94.

Wyjechało ogółem 1900 osób (805) w czem do: Anglji — 724 osoby, Belgji — 11, Danji — 525, Estonji — 43, Francji 323, Stanów Zjednoczonych Amer. — 210 i do Szwecji — 74.

OBROTY ZAMORSKIE PORTU GDYŃSKIEGO W PIERWSZEJ POŁOWIE 1933 ROKU.

Poniżej podajemy zestawienie obrotów towarowych zamorskich portu gdyńskiego w imporcie i eksporcie, w I-szej połowie 1932 roku i 1933 roku.

Import (w tonach)

	w I-ej połowie 1932	w I-ej połowie 1933
kukurydza	508,5	1.100,5
ryż surowy	31,370	30.537,6
mąka	7,8	39,5
kasza	27,7	42,6
krochmal	89,6	39,4
słód	—	0,8
warzywa	40,3	6 2
cebula	231,7	—
owoce świeże	11.152,6	14.180,1
owoce suszone	1.976,8	2.710,5
orzechy i migdały	34,4	818,1
grzyby suszone	4,7	5,9
korzenie	139	335,5
kawa	1.036,6	5.725,7
kakao	1.953,9	2.993
herbata	419,7	522,3
tytoń	3.244,2	3.848,2
papierosy	0,9	3,2
konserwy owocowe	4.6	95,1
mleko skondensowane	4	24,8
napoje alkoholowe	30,5	138,9
wina	45,6	210,2
chmiel	—	0,7
mięso	23,5	—
sery	1,4	11,5
kazeina	—	5
masło	—	0,4
ryby	79,7	131,8
śledzie	3.988,6	5.737,7
makuchy	—	440,1
mączka rybna	—	110,3
fosforyty	2.533,5	17.603,1
żużle Thomasa	8.550	14.924 8
sadza	—	573,3
klej	6,3	27,3
jelita	147	157,9
kości	—	9,3

	w I-ej połowie 1932	w I-ej połowie 1933
szczecina	—	5,6
pierze	3,2	6,8
tłuszcze zwierzęce surowe	295,8	3.286,8
wosk	0,2	18,6
tran	—	177,4
stearyna	—	31,8
wazelina	—	4,4
skóry	1.242,1	5.727,6
futra	10,3	20,4
wyroby skórzane	1,1	67,6
drzewo egzotyczne	—	40,8
kora korkowa	21,8	72
wyroby z drzewa	16,6	64,6
słoma	—	37,4
forniery	56,4	—
trawa morska	5	132,2
nasiona	14,6	8 9
nasiona oleiste	2.420,1	21.922,7
siemię lniane	1.021	—
pestki drzew owocowych	20,9	167,9
wiklina	—	3,
kopra	1.267,8	—
drzewo	10,7	—
glinki	19,7	87,7
wapno	—	46,3
cement	36,7	31,4
kamienie	41,9	69,4
piasek	39,4	—
celuloid	—	26,4
azbest	10,4	43,1
materjały szlifierskie	46,4	35
wyroby ceramiczne	23,8	37,1
szkło i wyroby	86,3	116,5
oleje	414,3	583
żywica	292,5	563,6
asfalt	5	130,7
smoła	—	16,6
smary	74	267,9
benzyna	—	5
terpentyna	—	3
kauczuk	24,4	1.994,2
wyroby gumowe	118,5	196
antymon	4,3	—
boraks	5,1	—
siarka	—	92,6
saletra	65,2	—
talk	—	8,8
chlorek magnezu	—	25,3
soda	400	7,6
przetwory chemiczne	84,2	250,5
potaż	—	5,6
tłuszcze i oleje roślinne	417,1	405
artykuły kosmetyczne	12,2	7,4
garbniki	215,9	4.302
glinka farbiarska	70,6	111,9
farby	30,4	267,4
ruda żelazna	—	4.028,2
ruda cynkowa	—	2.321,9
piryty	3.584 4	14.595,9
złom	23.029	135.273,1
miedź	799,4	2.055,9

	w I-ej połowie 1932	w I-ej połowie 1933
cyna	26,5	26,2
ołów	—	325,1
metale różne	—	449,5
wyroby żelazne i stalowe	428,5	532,1
materjały i przewody elektryczne	283,7	195,8
maszyny, aparaty i części	962,8	350,9
maszyny do pisania i rach.	32,5	—
aparaty fotograf i części	19,8	22,2
samochody, motocykle i części	248,4	194,1
szmaty	128.5	603,9
celuloza	603,6	3.854,6
papa i tektura	—	198,6
fibra	6,6	15,8
papier i odcinki	4.453,5	3.370,5
książki i broszury	7,2	19,2
bawełna	7.302,7	34.497,6
juta	296,6	4.327,1
len i konopie	136,3	214,6
sisal	—	316,3
wełna	1.634,1	6.790,6
sierść zwierzęca	3,1	14,7
odpadki baweln.	—	234,8
odpadki wełny	—	28,6
przędza bawełniana	24,2	43,4
przędza wełniana	—	20,2
przędza jedwabna	4.5	15,5
tkaniny	39	19,8
sznury	33,1	21
worki	31	4,2
towary różne	310,7	125,3
Razem	121.038,4	360,824

Eksport (w tonach)

	w I-ej połowie 1932	w I-ej połowie 1933
żyto	1.628,3	—
krochmal	1,7	76
ryż wyłuszczony	3.975,5	657,4
mąka (prócz ryżowej)	434,3	82,1
mąka ryżowa	3.192,8	1.581,4
kasza	—	56,1
słód	—	0,4
groch	—	9
ziemniaki	5.490,4	455,4
warzywa	169,6	96,8
owoce świeże	214,5	193,4
owoce suszone	—	1
orzechy i migdały	—	3,7
grzyby suszone	16,3	4,9
korzenie	2.3	10,3
kawa	3,7	24,6
kakao	84,2	720,3
herbata	0,3	4,2
tytoń	—	61
cukier	59.752,5	52.058,9
konserwy owocowe	—	28
chmiel	—	96,9
napoje alkoholowe	1,3	266.8
spirytus	45,6	894
wino	—	5,3
sól kuchenna	3.928,3	1.682
konserwy mięsne	9	86,6
bekony	25.515,3	21.800
wędliny i szynki	4.645,9	2.358,6

	w I-ej połowie 1932	w I-ej połowie 1933
drób bity	27	197,4
sery	0,3	2,9
kazeina	30	—
masło	93,5	14,6
ryby	25,3	14,2
śledzie	82,1	207,7
jaja	1.130,4	4.694,8
otręby ryżowe	60,7	—
makuchy	425	7.104,6
melasa	7.400	12,4
mączka kostna	—	579,4
jelita	11,2	55,3
szczecina	0,2	3
puch i pierze	—	0,4
tłuszcze zwierz. surowe	12,5	145
wosk	—	1,6
skóry	31	475
deski i łaty	330,9	97.821,4
bale i słupy telegraf.	1.668,4	5.361,4
klepki	568	753,8
wełna drzewna	115,4	—
wyroby z drzewa	33,2	303,7
dykty	—	344,7
meble gięte	46	369,6
nasiona	209,5	312,6
trawa morska	—	130,9
wiklina	—	14,1
pestki drzew owocowych	—	0,5
wyroby koszykarskie	27,6	138,
cement	10	—
materjały szlifierskie	27,2	—
azbest	—	10 8
wyroby ceramiczne	14,8	101,7
wyroby szklane	5,3	10
węgiel kamienny	1.812.612,2	1.914.547,3
węgiel bunkrowy	72.476,5	82.994
brykiety	430	100
koks	4.910	12.021
oleje	2,4	0,7
materjały pędne	—	3.300
wyroby gumowe	387,5	97,3
sól potasowa	4.502,7	2.500
szlam	—	28
salmiak	—	41,8
amoniak	60	—
nawozy azotowe	12.931,7	6.926,2
saletra	6.326	1.070
chlorek wapnia	49,9	5
chlorek magnezu	5,2	—
soda	—	529,4
bisulfat sodu	200,5	—
przetwory chemiczne	6	314 9
karbid	267,7	305,9
olej fuzlowy	59,9	—
tłuszcze i oleje roślinne	12,8	5,8
artykuły kosmetyczne	3,8	35,9
biel cynkowa	52	401,9
farby ołowiane	51,3	16,8
szyny kolejowe	8.907,2	17.664,6
rudy żelazne	—	29,7
miedź	5	—
cynk	6.120,8	5.242,5

	w I-ej połowie 1932	w I-ej połowie 1933
blacha cynkowa	—	476,7
metale różne	—	12
rury żeliwne	106,2	538,1
wyroby stalowe i żelazne	80 6	273,8
maszyny, aparaty i części	1.246,1	227
celuloza	756,3	1.540,8
szmaty	2,1	23,6
papa dachowa	15,4	761,2
papier i obcinki	4.400,8	3.256,8
książki i broszury	30,2	54,7
bawełna	24,3	81,7
konopie	—	2,5
pakuły	—	230,7
wełna	—	2,1
odpadki bawełny	—	0,4
przędza bawełniana	—	25,4
przędza jedwabiu	4,3	10,5
przędza wełniana	17,3	—
tkaniny	905,9	804,4
sznury	1,3	2,5
worki	1,7	—
towary różne	89,5	76,3
Razem:	2.058.960,4	2.260.704 8

RYNEK FRACHTOWY W LIPCU BR.

Działalność frachtową w lipcu cechowało znowu wielkie ożywienie. Podaż ładunków drzewa tak z Gdańska jak i Gdyni była w lipcu znaczna i zmalała nieco dopiero w drugiej połowie miesiąca, a to z uwagi na rokowania angielsko-sowieckie tyczące się zniesienia embargo na drzewo rosyjskie.

Znaczny eksport drzewa z Gdańska i Gdyni w odniesieniu do całego miesiąca należy przypisać uprzednio zawartym transakcjom. Tendencja z punktu widzenia stawek była nadal mocna, po podjęciu zaś eksportu drzewa z Rosji zaznaczył się lekki wzrost stawek.

Szczególnie trudno było o terminowe tonaże. W niektórych wypadkach można je było uzyskać jedynie drogą oferowania wyższych stawek.

Anglja:

Poza statkami poszczególnych linij regularnych zostało zafrachtowanych kilka statków. Z nich wszystkie bez wyjątku wyszły z pełnym ładunkiem.

Znane są następujące kontrakty:

2 duńskie statki o tonażu 100 stds., każdy z Gdańska do Londynu S. C. D. dla mieszanego ładunku drzewa po stawce 29/— i 29/6 za std. na warunkach Baltwood net.

1 niemiecki statek 350 stds. Gdańsk—Londyn S. C. D.

1 duński statek 600 stds. Gdańsk—Londyn S. C. D. również z ładunkiem drzewa mieszanym po tych samych stawkach,

1 duński statek o tonażu 800 stds. Gdańsk—Hull. Victoria Dock z ładunkiem drzewa mieszanym po stawce 34/— na warunkach Baltwood gross.

1 duński statek o tonażu 400 stds. Gdańsk—Tyne-Dock z ładunkiem D. B. B. Stawka frachtowa nieznana.
1 duński statek o tonażu 1000 stds. do Garstonu i Liverpoolu z ładunkiem mieszanym. Stawka frachtowa nieznana.

W odniesieniu do Gdyni znane są następujące zawarte kontrakty:
1 duński statek o tonażu 650 stds. do Londynu S. C. D. po stawce sh 27/6 na warunkach Baltwood gross,
1 szwecki statek o tonażu 500 stds. do Grimsby po stawce sh 32/— na warunkach Baltwood gross,
1 duński statek o tonażu 800 stds. do Prestonu po stawce sh 37/— na warunkach Bałtwood net,
1 duński statek o tonażu 650 stds. do Londynu S. C. D. po stawce sh 27/6 na warunkach Baltwood,
1 duński statek o tonażu 500 stds. do Hull, Victoria Dock. po stawce sh 30/— na warunkach Baltwood net.
1 niemiecki statek o tonażu 500 stds. do Wisbech po stawce sh 32/6 na warunkach Baltwood gross,
1 niemiecki statek o tonażu 400 stds. 2 miejsca wyładunku Southampton po stawce sh 38/6 na warunkach Baltwood net,
1 szwecki statek o tonażu 600 stds. do Londynu S. C. D. po stawce sh 27/6 na warunkach Baltwood net,
1 litewski statek o tonażu 500 stds. 2 miejsca wyladunku do Londynu po stawce sh 28/— na warunkach Baltwood net.
1 szwecki statek o tonażu 700 stds. do Londynu S. C. D.. po stawce sh 27/3 na warunkach Baltwood net,
1 niemiecki statek o tonażu 500 fadenach do Boness lub South Alloa po stawce sh 30/— per i. p. f. z załadunkiem w październiku.
1 niemiecki statek o tonażu 550 fad. do Boness po stawce sh 29/— p. i. p. f. do załadunku w sierpniu,
1 gdański statek o 800 stds. do Londynu S. C. D. po stawce sh 27/— na warunkach Baltwood net,
1 norweski statek o tonażu 250 stds. do Gt. Yarmouth po stawce sh 36/— z klauzulą Yarmouth,
1 łotewski statek o tonażu 1100 stds. z Gdańska i Gdyni do Hull—Victoria-Dock po stawce sh 30/— na warunkach Baltwood net.

Pozatem różne drobne ładunki D. B. B. z Gdyni do Tyne—Dock po stawce sh 30/— za std.

Holandja:

Podaż zboża w lipcu zmalała do pewnego stopnia. Z uwagi na nieznaczną również podaż drzewa, statki linjowe odeszły puste zpowodu chwilowego braku ładunków.

Stawki frachtowe utrzymały się na niezmienionym poziomie, a mianowicie:

2,50 hfl. za tonę dla ciężkich zbóż i
12,50 hfl. do 13,00 za std. dla drzewa.

Pomimo tego udało się zafrachtować kilka statków motorowych o pojemności 100 stds. D. B. B., tak do Amsterdamu i Rotterdamu, jak i do kilku poważniejszych portów holenderskich. Nadmienić tu należy o zafrachtowaniu niemieckiego statku 1400 tonowego pod 1100 ton

ciężkiego zboża po stawce 2,60 hfl. za tonę i pod dopełniający ładunek drzewa po stawce 13,00 hfl.

Belgja:

W pierwszych dniach lipca podaż zboża była do pewnego stopnia więcej ożywiona. Zafrachtowano kilka pozalinjowych statków z Gdańska do Antwerpji po stawce 4/— gold. za tonę. Pozatem po tejże stawce zostało kilka innych partyj wydanych na rynek. Znaczną większość przeznaczonych dla Belgji ładunków stanowiło jednak drzewo i statki linjowe miały kompletne ładunki po niezmienionych stawkach, t. zn.

6/3 gold. per cbm. dla suchego nieobrobionego drzewa dębowego
6/9 gold. za suche obrobione drzewo dębowe i kloce dębowe,
sh 6/6 gold. do 6/9 gold. za okrąglaki dębowe,
sh 21/— gold. za std. D. B. B.

Udało się zafrachtować cały szereg pozalinjowych statków, a mianowicie:

2 niemieckie statki o tonażu 1150 ton pod ciężkie zboże luzem, po stawce 4/— gold.
1 niemiecki statek o tonażu 1500 ton pod ciężkie zboże po stawce 4/— gold.

z Gdańska do Antwerpji:

1 duński statek o tonażu 600 stds. z Gdyni do Antwerpji po stawce 21/— gold.
1 niemiecki statek o tonażu 1100 ton pod dębowe podkłady kolejowe do Ostendy, po stawce 8/6 za load,
1 niemiecki statek o tonażu 650 stds. z Gdańska do Brukseli—Kanał. po stawce 25/6 gold. za std.,
1 niemiecki statek o tonażu 700 stds. z Gdyni do Antwerpji po stawce 21/— gold.,
1 polski statek o tonażu 400 ton soli potasowej po stawce R. m. 4.00 za tonę, z dopełniającym ładunkiem drzewa,
1 niemiecki statek o tonażu 600 ton z ładunkiem drzewa mieszanego z Gdańska do Gandawy.

Francja:

Obroty z Francją były ograniczone na skutek francuskich restrykcyj importowych. Zafrachtowanych zostało kilka statków z Gdańska do Dunkierki, Brestu, Douarnenez i Caen. Pozatem donoszą o zafrachtowaniu 2000 ton cukru do Paryża z przeładunkiem w Rouen. — Ładunek został zabrany przez parowiec hamburski.

Danja:

W lipcu zafrachtowano po korzystnych stawkach frachtowych dużo żaglowców pod żyto luzem, jęczmień luzem, owies luzem, makuchy i D. B. B. z Gdańska do duńskich portów prowincjonalnych. Dla portów leżących na północ od Aarhus udało się znów osiągnąć stawkę w wysokości RM. 5,00 za tonę zboża luzem. Pod makuchy luzem zafrachtowano kilka statków do portu leżącego na północ od Aarhus po stawce RM. 4,75. W jednym wypadku za 200 tonowy statek motorowy z Gdańska do Esbjerg osiągnięto stawkę RM. 6.00 za tonę żyta luzem.

Koniec lipca zaznaczył się pewną regresją odnośnie do ładunków, a to z uwagi na bliskie żniwa, powodujące wstrzemięźliwość w zakupach.

Przy transakcji 2-ch niewielkich partyj soli potasowej do Południowej Szwecji uzyskano stawkę 6,50 kor. szweckich.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu lipcu br. statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 82.010,5 ton towarów (bez importu z Anglji) oraz 111.188 m³ drzewa, z czego 71.493,5 ton w wywozie z Polski, 7.612 ton w imporcie do Polski i 2.905 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił znaczny wzrost przewozów we wszystkich kierunkach. Z poszczególnych przedsiębiorstw „Żegluga Polska" przewiozła ogółem w lipcu br. 29.972 ton i 111.188 cbm drzewa, „Polbryt" 6.130 ton (bez importu z Anglji) i „Polskarob" 45.908,5 ton.

Żegluga Polska S. A. Statki trampowe „Żeglugi Polskiej" przewiozły w m. lipcu br. ogółem 20.153 ton towarów, z czego 14.653 ton w wywozie z Polski, 2.841 ton w przywozie do Polski oraz 2.659 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił znaczny wzrost przewozów w żegludze nieregularnej. W wywozie z Polski przewożono węgiel, cukier, drzewo i sole potasowe; w przywozie do Polski rudę; w przewozie między portami zagranicznemi węgiel.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej" przewieziono w m. lipcu br. ogółem 9.819 ton towarów. Na Daleki Wschód przeszło 222.143 cbm. manufaktury, drzewa przewieziono 111.188 cbm, ładunków tranzytowych dla Lewantu 302 ton i ładunków międzyportowych 246 ton. W wywozie z portów polskich przewożono drobnicę, drzewo, cukier i zboża. W przywozie do Polski przewożono drobnicę i złom. W porównaniu z poprzednim miesiącem przewozy utrzymały się naogół na tym samym poziomie.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. Statki „Polbrytu" przewiozły w lipcu br. ogółem 6.130 ton towarów w eksporcie z Polski do Anglji, przyczem w Gdyni załadowano 3.646 ton, w Gdańsku 2.484 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił pewien spadek przewozów w eksporcie (7.079 ton w czerwcu br.). Z poszczególnych towarów wywiezionych do Anglji, większe ilości przypadały na: bekony i szynki, drzewo, jaja, ryż, parafinę i manufakturę.

W czerwcu br. przewieziono w imporcie z Anglji do Polski ogółem 3.310 ton, z czego 1.281 ton przez Gdynię i 2.029 ton przez Gdańsk. W imporcie z Anglji uwydatnił się dalszy wzrost przewozów w porówaniu z poprzedniemi miesiącami.

„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A. W miesiącu lipcu br. statki „Polskarob" przewiozły ogółem 45.908,5 ton węgla w eksporcie z Polski. Do poszczególnych krajów wywieziono następujące ilości: do Szwecji 24.903,5 ton, do Norwegji 12.389 ton, do Belgji 2.834 ton, do Danji 2.675 ton, do Holandji 3.107 ton.

W porównaniu z poprzednim miesiącem przewozy zwiększyły się w lipcu bardzo znacznie (31.144,5 ton w czerwcu).

Ogółem odbyto w miesiącu sprawozdawczym 16 podróży, przyczem statki zawijały do następujących portów: Gdynia, Malmö, Limhamn, Södertälje, Göteborg, Kopenhaga, Stockholm, Slemmestad, Antwerpja, Gefle, Norrköping, Gefle, Ternenzen i Kristiansand.

SYTUACJA GOSPODARCZA W LIPCU.

W miesiącu lipcu ogólna sytuacja gospodarcza w Gdyni nie doznała poprawy, mimo ożywienia sezonowego w niektórych branżach. Na skutek zastoju w ruchu budowlanym oraz w przemysłach z nim związanych, jak również na skutek braku gotówki i ciężkiego położenia rolnictwa okolicznego, depresja gospodarcza dawała się odczuć w dalszym ciągu.

Pewne jednak oznaki zdają się wskazywać, iż natężenie kryzysu gospodarczego maleje i że pewna poprawa konjunktury nastąpi niewątpliwie już w niedalekiej przyszłości.

W lipcu rynek pieniężny w Gdyni wykazywał, podobnie jak w miesiącach poprzednich, duże zapotrzebowanie kredytów, przy równoczesnej słabej zdolności płatniczej kredytobiorców.

W ciągu miesiąca lipca zaprotestowano w Gdyni ogółem 747 sztuk weksli, na sumę zł 250.738,27. W stosunku do poprzedniego miesiąca nastąpił wzrost protestów ilościowo o 5 sztuk, sumarycznie zaś o zł 54.505,35.

Skup weksli i dewiz przez 5 miejscowych instytucyj kredytowych wynosił w lipcu zł 4.430.000,—. W porównaniu z poprzedniemi miesiącami nastąpił dalszy wzrost podaży walut obcych.

W okresie sprawozdawczym dał się zauważyć dość znaczny wzrost wkładów oszczędnościowych we wszystkich instytucjach bankowych w Gdyni. Zwiększyła się przedewszystkiem suma wkładów a vista. Okoliczne K. K. O. donoszą również o stałym wzroście wkładów oszczędnościowych.

Działalność kredytowa instytucyj bankowych w Gdyni uległa dalszemu ograniczeniu. Nowych kredytów, szczególnie dla rolnictwa nie udziela się, tak, iż obrót kredytowy polega w przeważnej mierze na prolongowaniu starych kredytów przy częściowych ich spłatach.

W związku ze spadkiem dolara, dał się zauważyć silny popyt na monety złote. Głównym dostawcą tych monet na tutejszy rynek są banki gdańskie, które w związku z tem robią dobre interesy, sprzedając np. dolary złote po zł 9,42, podczas gdy kurs parytetowy wynosi zł 8,92.

Sytuacja w handlu i drobnym przemyśle doznała pewnej poprawy w związku z sezonem i napływem letników. Większy zbyt miały naogół tylko artykuły tańsze. Obroty zwiększyły się silnie przedewszystkiem w branży artykułów spożywczych. Ceny tych artykułów, za wyjątkiem mącznych, które wzrosły od 5 do 10%, utrzymały się naogół na niezmiemionym poziomie. Ożywienie sezonowe uwydatniło się również w handlu tekstylnym, szczególnie w dziale artykułów kąpielowych i materjałów letnich. Konfekcja nie znajdowała

natomiast odbiorców. Ceny utrzymały się również w tym dziale bez zmian.

Obroty tegoroczne mimo pewnego ożywienia, charakteryzują się popytem na artykuły tanie, klientela nie zwraca uwagi na jakość towaru, przez co kupiectwo nie osiąga naogół, sumarycznie biorąc, obrotów zeszłorocznych.

W przemyśle sytuacja przedstawiała się bez zmiany. Przemysł drzewny nadal słabo zatrudniony, w budownictwie zastój. Pewne ożywienie nastąpiło w produkcji placówek przemysłowych w porcie, które w związku z sezonem pracują w całej pełni.

W rolnictwie żniwa zapowiadają się dobrze. W rybołówstwie połowy lipcowe wypadły lepiej, niż w miesiącu poprzednim, głównie wskutek zwiększonych połowów płastug. Ceny utrzymywały się na wysokości poprzedniego miesiąca.

Na rynku pracy nastąpiło dalsze zmniejszenie się bezrobocia o około 660 osób. Rejestr Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy w Gdyni wykazywał w dniu 31 lipca br. 2.698 bezrobotnych w okręgu gdyńskim i 1.810 w okręgu wejherowskim.

POCZĄTEK SEZONU IMPORTU BAWEŁNY.

Z początkiem września rozpoczyna się sezon importu bawełny ze stanów południowych Ameryki Północnej, w związku z czem poczynione już zostały przez linje żeglugowe i maklerskie, obsługujące połączenia okrętowe między portami Golfu i Gdynią, odpowiednie przygotowania.

Linja okrętowa „Gulf Gdynia Line", której maklerem i agentem na Polskę i Czechosłowację jest firma „Bergenske Baltic Transports. Ltd. Sp. z o. o." w Gdyni, uruchamia począwszy od 1 września br. regularną komunikację w odstępach 10-cio dniowych między portami Golfu i Gdynią. Statki linji „Gulf Gdynia Line" (motorowce „Vasaholm", „Stureholm", „Torronto", „Svaneholm", „Toledo" etc.) pozwalają na szybki i bezpośredni przewóz bawełny do Gdyni. Czas trwania podróży wynosi 20 do 25 dni. Terminy odjazdów statków z portów Golfu podawane będą stale przez nas w dziale „Odjazdy i przyjazdy statków do Gdyni i Gdańska".

W związku z powyższem należy podkreślić, iż tak obecny stan połączeń okrętowych, jak i techniczne wyposażenie portu gdyńskiego (specjalny magazyn bawełniany) oraz liczne firmy spedycyjne, rozporządzające fachowym personelem, pozwalają na skierowanie na Gdynię całego importu bawełny ze Stanów Zjednoczonych do Polski. Kierując transporty bezpośrednio na Gdynię, oszczędza się na czasie oraz na kosztach przewozu, przeładowania i manipulacji.

Jak nas informowano, idą jeszcze ciągle znaczne ilości bawełny do Polski przez porty obce, z przeładunkiem w portach Morza Północnego, skąd kierowane są do Gdyni na trampach. W ciągu bieżącego roku na ogólną ilość 29.567 ton bawełny amerykańskiej, przywiezionej do Polski, tylko 14.326 ton przeszło bezpośrednio na statkach linij regularnych z portów Golfu do Gdyni, podczas gdy reszta, czyli 15.241 ton przeszło z przeładunkiem w obcych portach, przeważnie w Bremie.

POSIEDZENIE KOMISJI PRZEWOZÓW PORTOWYCH.

Dnia 11. bm. odbyło się w Urzędzie Morskim w Gdyni posiedzenie Komisji Przewozów Portowych pod przewodnictwem p. radcy A. Rudzkiego z Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W konferencji wzięli udział p. radca Szyszkowski z Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Naczelnik Wydziału Akwizycyjno-Taryfowego w Urzędzie Morskim p. St. Ołtarzewski, Wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. J. Kawczyński, delegat Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie p. A. Marchwiński, referent spraw komunikacyjnych Izby Gdyńskiej, p. J. Kunert i referent taryfowy Urzędu Morskiego p. E. Bürgel.

Na posiedzeniu wygłosił p. Naczelnik Ołtarzewski referat o wynikach ankiety, w sprawie usprawnienia przewozów portowych, przeprowadzonej w roku bieżącym przez K. P. P. Następnie delegaci Izby Gdyńskiej przedstawili wnioski tutejszych sfer gospodarczych w sprawie środków zaradczych przeciwko ostatnim zarządzeniom konkurencyjnym kolei niemieckich i adrjatyckich względem portów polskich. Wnioski te ustalone zostały na posiedzeniu Komisji Morskiej Izby w dniu poprzednim. Po dyskusji nad szeregiem wolnych wniosków członkowie Komisji zapoznali się z urządzeniami Wolnej Strefy w porcie.

KONFERENCJA W SPRAWACH KOLEJOWYCH.

Dnia 11 bm. odbyła się w Gdyni, w sali posiedzeń firmy „Polskarob" konferencja w sprawach kolejowych portu gdyńskiego, w której wzięli udział delegaci Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku oraz przedstawiciele sfer gospodarczych portu w osobach Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Konsula N. Korzóna, Dyrektora Izby p. H. Krupskiego, Syndyka Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych p. J. Michalewskiego, członka Zarządu Związku p. Marszała. przedstawiciela Związku Koncernów Węglowych p. Dyr. Laureckiego i przedstawiciela Związku Armatorów p. Dr. Darskiego.

Na konferencji omówiono wszystkie aktualne wymogi portu gdyńskiego w zakresie dalszej rozbudowy i usprawnienia obsługi kolejowej, podkreślając w pierwszym rzędzie konieczność rozbudowy torów odstawczych i wyciągowych. Następnie omawiano sprawy zwiększenia liczby ekspedycyj towarowych w porcie gdyńskim, wydania odrębnych przepisów wykonawczych dla portu gdyńskiego, zwiększenia ilości parowozów, wyznaczenia godzin dla ważenia towarów, zwiększenia liczby wag kolejowych, zainstalowania urządzeń mechanicznych do przesuwania wagonów itd.

LICEUM HANDLU MORSKIEGO W GDYNI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni otwiera z początkiem roku szkolnego 1933/34 trzyletnie Koedukacyjne Liceum Handlu Morskiego w Gdyni, które mieścić się będzie w gmachu Instytutu Handlu Morskiego w Gdyni.

Dwa pierwsze lata Liceum obejmują ogólny program nauk liceów handlowych, przyczem jednak wprowadzono wykłady, zaznajamiające stopniowo uczniów z zagadnieniami portowemi. Trzeci rok nauki poświęcony jest wyłącznie specjalizacji w zakresie handlu morskiego i obejmuje przedmioty specjalne jak: studjum portów, transporty morskie i lądowe, eksploatację okrętu, prawo morskie, asekuracje i awarje, taryfoznawstwo oraz prawo celne itp. Zapisy na pierwszy rok nauki przyjmuje Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni.

ZAMÓWIENIE NOWEGO STATKU DLA „POLBRYTU".

Dnia 11. bm. w południe odbyło się w Zarządzie Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A. w Gdyni podpisanie umowy z przedstawicielami stoczni Swan Hunter & Wigham Richardson w New-Castle-on Tyne o budowę nowego statku, przewidzianego dla linji regularnej z Gdyni do portów angielskich. Budowa ta ma być ukończona do marca 1934 r.

Nowy statek będzie miał nośność około 2000 T. D. W. i będzie zaopatrzony w kombinowaną maszynę parową z turbiną Bauer-Wacha o sile około 1500 H. P. Długość statku będzie wynosiła 292 stopy, szerokość 40 stóp, zanurzenie 16 stóp i 9 cali. Statek będzie zaopatrzony w chłodnię o objętości około 63.000 stóp^3, pozatem pomieszczenie dla innych towarów będzie wynosiło około 67.000 stóp^3. W ten sposób statek będzie specjalnie przystosowany do transportu łatwopsujących się artykułów, z których w głównej mierze składa się nasz eksport do Anglji.

W ten sposób nasza flota handlowa zwiększa się o nową jednostkę.

UKOŃCZENIE BUDOWY WIADUKTU NR. 4 I OTWARCIE RUCHU NA UL. MOSTOWEJ.

Dnia 12 bm. o godz. 10-ej nastąpiło otwarcie ruchu kołowego na ul. Mostowej — głównej arterji komunikacyjnej między miastem a portem — przez nowo wybudowany wiadukt, nad torami kolejowemi, wiodącemi na molo Węglowe.

Wiadukt żelazo-betonowy wybudowany został w formie łuku 2 przegubowego z podwieszoną jezdną wg. projektu inż. Jeskiego.

Rozpiętość wiaduktu wynosi 62 mtr. przy szerokości jezdni 7.5 m., a łącznie z chodnikami dla pieszych 13,8 m. Jest to drugi w Polsce żel-bet. wiadukt pod względem rozpiętości. Najdłuższy most żel.-betonowy wybudowany w Polsce znajduje się na rzece Sole w Kobiernicach na drodze między Krakowem a Bielskiem i Cieszynem.

Roboty wstępne przy budowie wiaduktu rozpoczęto w wrześniu 1931 r. a całkowite zakończenie nastąpiło w dniu 4 sierpnia br. Budowę wykonała początkowo firma „Tri", a następnie Koncern dla Rozbudowy Portu Gdyńskiego (firma Inż. F. Skąpski i firma Wolski i Wiśniewski Inż.) pod nadzorem Wydziału Budowy Portu Urzędu Morskiego.

WYCIECZKA KOMISJI MIEDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU KOLEI ŻELAZNYCH W GDYNI.

Z ramienia Międzynarodowego Związku Kolei Żelaznych bawi w Polsce grupa inżynierów mechaników celem zbadania automatycznego hamulca zespolonego, wynalazku polskiego inżyniera J. Lipkowkiego. Wyłoniona komisja przeprowadzała próby na terenie Dyrekcji Warszawskiej i Wileńskiej, a dalszy ciąg doświadczeń odbędzie się jeszcze na kolejach górskich w Szwajcarji.

Po przeprowadzeniu prób doświadczalnych uczestnicy tych badań zwiedzają niektóre ośrodki Polski i dnia 13 bm. przybyli także do Gdyni celem zapoznania się z portem oraz wybrzeżem polskiem.

ROZSTRZYGNIĘCIE PUNKTÓW SPORNYCH UMOWY ZBIOROWEJ PRZEZ DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO.

W dniu 14 sierpnia r. b. na podstawie § 40 umowy z dnia 14 grudnia 1932 r., dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski wydał decyzję w sprawie interpretacji niektórych punktów spornych cytowanej umowy. Od decyzji tej przysługuje zainteresowanym prawo odwołania się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w terminie 30 dniowym od daty jej doręcznia.

Strony otrzymały wymienione orzeczenie.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

s. s. „Borgholm“ oczekiwany dn. 10 sierpnia z pasażerami i pocztą z Kalmaru i Karlskrony.

s. s. „Marie Ferdynand“ oczekiwany dn. 11 sierpnia po ładunek węgla do Danji.

s. s. „Vikingland“ oczekiwany dn. 12 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu.

s. s. „Melilla“ oczekiwany dnia 14 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Portów Marokańskich.

s. s. „Tugela“ oczekiwany dnia 15 sierpnia z ładunkiem bawełny i drobnicy z Portów Zatoki Meksykańskiej.

s. s. „Iwan“ oczekiwany dnia 19 sierpnia br. z ładunkiem drobnicy z Göteborga.

s. s. „Akershus“ oczekiwany dnia 19 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Portów Zachodniej Norwegji.

s. s. „Caledonia“ oczekiwany dnia 20 sierpnia z ładunkiem owoców południowych i drobnicy z Włoch.

s. s. „Equator“ oczekiwany dnia 24 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Ameryki Południowej.

m. s. „Toronto“ oczekiwany dnia 26 sierpnia z ładunkiem bawełny i drobnicy z Portów Zatoki Meksykańskiej.

s. s. „Jaederen“ oczekiwany dnia 26 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Norwegji.

s. s. „Roland“ oczekiwany dnia 30 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu.

m. s. „Gunnaren“ oczekiwany dnia 30 sierpnia z ładunkiem drobnicy z Portów Afryki Południowej i Zachodniej.

m. s. „Temoraire“ oczekiwany dnia 31 sierpnia z ładunkiem drobnicy i wełny z Australji.

s. s. „Albania“ oczekiwany dnia 31 sierpnia z ładunkiem owoców południowych i drobnicy z Sycylji.

s. s. „August Schultze“ oczekiwany dnia 31 sierpnia z ładunkiem drobnicy z portów marokańskich.

s. s. „Solstad“ oczekiwany dnia 1 września po ładunek węgla do Norwegji.

m. s. „Hemland“ oczekiwany dnia 6 września z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu.

m. s. „Vasaholm" oczekiwany dnia 18 września z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.
s. s. „Lisboa" oczekiwany dnia 14 września z ładunkiem drobnicy z Afryki Północnej.
m. s. „Lagaholm" oczekiwany dnia 27 września z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Daty odjazdów — Dates of sailings				
	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Cieszyn	8. 8.	12. 8.	16. 8.	18. 8.	19. 8.
Poseidon	15. 8.	19. 8.	23. 8.	—	26. 8.
Śląsk	22. 8.	26. 8.	30. 8.	1. 9.	2. 9.
Poseidon	29. 8.	2. 9.	6. 9.	—	9. 9.
Cieszyn	5. 9.	9. 9.	13. 9.	15. 9.	16. 9.
Poseidon	12. 9.	16. 9.	20. 9.	—	23. 9.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu
Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: If sufficient cargo ships call also at Viborg and Leningrad.
Trough B/L to all Finish Ports.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 14. VIII.
s/s Skjöld — z Gdyni 28. VIII.
s/s Seine — z Gdyni 11. IX.
s/s Tiber — z Gdyni 25. IX.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur — z Gdyni 14. VIII.
s/s Minos — z Gdyni 21. VIII.
s/s Mercur — z Gdyni 28. VIII.
s/s Minos — z Gdyni 4. IX.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Algarve — z Gdyni 10. VIII. — z Gdańska 12. VIII.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 16. VIII. — z Gdańska 18. VIII.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 23. VIII. — z Gdańska 26. VIII.
s/s Tomsk — z Gdyni 24. VIII. — z Gdańska 26. VIII.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 30. VIII. — z Gdańska 2. IX.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 6. IX. — z Gdańska 8. IX.
s/s Mińsk — z Gdyni 8. IX. — z Gdańska 10. IX.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji. Wysp Faroer New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 14. VIII.
s/s Erna — z Gdyni 28. VIII.
s/s Erna — z Gdyni 11. IX.
s/s Erna — z Gdyni 25. IX.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 17. VIII. — z Gdyni 18. VIII.
s/s Akershus — z Gdańska 31. VIII. — z Gdyni 2. IX.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdańska 25. VIII. — z Gdyni 26. VIII.
s/s Jaederen — z Gdańska 15. IX. — z Gdyni 16. IX.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Malmö — Helsingborg — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 5. VIII. — z Gdańska 7. VIII.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 10. VIII.
s/s Borgholm — z Gdyni 1. IX.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 20. VIII.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 10. VIII.
s/s Borgholm — z Gdyni 1. IX.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 14. VIII.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Hinrich — z Gdyni 15. VIII. — z Gdańska 19. VIII.
s/s Eberhard — z Gdyni 19. VIII. — z Gdańska 22. VIII.
s/s Piteaelf — z Gdyni 22. VIII. — z Gdańska 26 VIII.
s/s Amrum — z Gdyni 26. VIII. — z Gdańska 29. VIII.
s/s Margarete — z Gdyni 29. VIII. — z Gdańska 2. IX.
s/s Lisbeth — z Gdyni 2. IX. — z Gdańska 5. IX.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 12. VIII.
s/s Mercur — z Gdańska 19. VIII.
s/s Minos — z Gdańska 26. VIII.
s/s Mercur — z Gdańska 2. IX.
s/s Minos — z Gdańska 9. IX.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 13. VIII.
s/s Nereus — z Gdyni 20. VIII.
s/s Perseus — z Gdyni 27. VIII.
s/s Amazone — z Gdyni 3. IX.

Statek odchodzi z Gdyni w każdą niedzielę, z Gdańska w każdy wtorek. — Sailing from Gdynia every Sunday, from Danzig every Tuesday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem oraz do wszystkich portów zamorskich.
Notice: Through B/L to all Rhenish and Main River Ports and to all transatlantic Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 15. VIII. — z Gdańska 18. VIII.
s/s Cieszyn — z Gdyni 22. VIII. — z Gdańska 25. VIII.
s/s Tczew — z Gdyni 29. VIII. — z Gdańska 1. IX.
s/s Śląsk — z Gdyni 5. IX. — z Gdańska 8. IX.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych miejscowości holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Achilles — z Gdyni 10. VIII. — z Gdańska 12. VIII.
s/s Butt — z Gdyni 14. VIII. — z Gdańska 16. VIII.
s/s Pylades — z Gdyni 17. VIII. — z Gdańska 19. VIII.
s/s Orest — z Gdyni 21. VIII. — z Gdańska 23. VIII.
s/s Condor — z Gdyni 24. VIII. — z Gdańska 26. VIII.
s/s Elin — z Gdyni 28. VIII. — z Gdańska 30. VIII.
s/s Achilles — z Gdyni 31. VIII. — z Gdańska 2. IX.
s/s Butt — z Gdyni 4. IX. — z Gdańska 6. IX.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 22. VIII. — z Gdańska 25. VIII.
s/s Śląsk — z Gdyni 5. IX. — z Gdańska 8. IX.

Uwaga: Pilne przesyłki drobnicowe do Antwerpji mogą być wysyłane na s/s „Tczew“ via Rotterdam, kursującym w tygodniach wypadających.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 14. VIII. — z Gdańska 16. VIII.
s/s Condor — z Gdyni 24. VIII. — z Gdańska 26. VIII.
s/s Butt — z Gdyni 4. IX. — z Gdańska 6. IX.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy (Antwerp — Ghent — Brussel — Ostend)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bravore — z Gdyni 10. VIII.

Do Leith — Grangemouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — z Gdyni 12. VIII.
s/s Minorca — z Gdyni 19. VIII.
s/s Hague — z Gdyni 26. VIII.
s/s Majorca — z Gdyni 2. IX.
s/s Helder — z Gdyni 9. IX.

Odjazd w każdą sobotę. — Sailing every Saturday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich większych portów Szkocji, Anglji Północnej i Irlandji.

Notice: Through B/L to all ports of Scotland, North-England and Ireland.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 16. VIII. — z Gdyni 17. VIII.
s/s Warszawa — z Gdańska 30. VIII. — z Gdyni 31. VIII.
s/s Warszawa — z Gdańska 13. IX. — z Gdyni 14. IX.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 22. VIII. — z Gdyni 24. VIII.
s/s Baltonia — z Gdańska 5. IX. — z Gdyni 7. IX.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 16. VIII. — z Gdyni 17. VIII.
s/s Lwów — z Gdańska 23. VIII. — z Gdyni 24. VIII.
s/s Lublin — z Gdańska 30. VIII. — z Gdyni 31. VIII.
s/s Lwów — z Gdańska 6. IX. — z Gdyni 7. IX.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 28. VIII.
s/s Seine — z Gdyni 11. IX.
s/s Tiber — z Gdyni 25. IX.

Do Neapol — Livorno — Genua — Catania — Messina — Palermo — Casablanca — Tanger — Ceuta — Mellila — Oran — Alger

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Algarve — z Gdyni 10. VIII.
s/s Tomsk — z Gdyni 24. VIII.
s/s Mińsk — z Gdyni 8. IX.
s/s Broholm — z Gdyni 22. IX.

Do portów sycylijskich — Catania — Messina — Palermo (Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dagmar — z Gdyni 22. VIII.
s/s Karla — z Gdyni 2. IX.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dagmar — z Gdyni 22. VIII.
s/s Karla — z Gdyni 2. IX.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Sarona — Livorno — Civilavecchia — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — z Gdyni/Gdańska 22—25. VIII.

Pasajes — Bilbao — Santander — Musel (Gijon) — Lizbona — Vigo — La Coruna — Oporto — Huelva — Cadiz — Sevilla — Gibraltar — Tanger — Mellila — Ceuta — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyantey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetnan — Fedhala.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 13. VIII. — z Gdańska 11—12. VIII.
s/s August Schultze — z Gdyni 30—31. VIII. — z Gdańska 30—31. VIII.
s/s Lisboa — z Gdyni/Gdańska 12. IX.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Vikingland — z Gdyni 14. VIII. — z Gdańska 15. VIII.
s/s Roland — z Gdyni 31. VIII. — z Gdańska 1. IX.
m/s Hemland — z Gdyni 6. IX. — z Gdańska 7. IX.
m/s Nordland — z Gdyni 12. IX. — z Gdańska 11. IX.
m/s Gotland — z Gdyni 18. IX. — z Gdańska 19. IX.
m/s Erland — z Gdyni 2. X. — z Gdańska 3. X.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanmail — z Gdyni 16. VIII.
s/s Scanpenn — z Gdyni 23. VIII.
s/s Scanyork — z Gdyni 12. IX.
s/s Sagaporack — z Gdyni 20. IX.
s/s Scanmail — z Gdyni 28. IX.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Pułaski — z Gdyni 19. VIII.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — w pierwszej połowie sierpnia/First Half of August
s/s Herakles — w drugiej połowie sierpnia/Second Half of August

Do Cape Town — Mossel Bay — Algoa Bay — East London — Lourenco Marques — Durban.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni/Gdańska 30. VIII. — 3. IX.
m/s Hammaren — z Gdyni/Gdańska 3. X.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 19. VIII.	s/s Scanpenn 15. VIII. s/s Scanyork 2. IX.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line
Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.

s/s Scanpenn — 15. VIII.
s/s Scanyork — 2. IX.

Nowy York — Halifax — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku Sailings from New York	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski — 30. VIII.	s/s Pułaski — 10. VIII.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Cieszyn	16. 8.	18. 8.	19. 8.
Poseidon	23. 8.	—	26. 8.
Śląsk	30. 8.	1. 9.	2. 9.
Poseidon	6. 9.	—	9. 9.
Cieszyn	13. 9.	15. 9.	16. 9.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Hinrich	12. 8.	15. 8.	19. 8.
Eberhard	16. 8.	19. 8.	22. 8.
Piteaelf	19. 8.	22. 8.	26. 8.
Amrum	23. 8.	26. 8.	29. 8.
Margarette	26. 8.	29. 8.	2. 9.
Lisbeth	30. 8.	2. 9.	5. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

z Rotterdamu — s/s Tczew — 12. VIII.
z Rotterdamu — s/s Śląsk — 19. VIII.
z Rotterdamu — s/s Tczew — 26. VIII.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn — 2. IX.
z Rotterdamu — s/s Tczew — 9. IX.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

	Rotterdam	Gdynia	Gdańsk
s/s Pylades	12. 8.	17. 8.	19. 8.
s/s Orest	15. 8.	21. 8.	23. 8.
s/s Condor	19. 8.	24. 8.	26. 8.
s/s Elin	22. 8.	28. 8.	30. 8.
s/s Achilles	26. 8.	31. 8.	2. IX.
s/s Butt	29. 8.	4. 9.	6. 9.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

z Antwerpji — s/s Śląsk 16. VIII.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 30. VIII.
z Antwerpji — s/s Śląsk 13. IX.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

	Antwerpja	Rotterdam	Gdynia	Gdańsk
s/s Condor	17. 8.	19. 8.	24. 8.	26. 8.
s/s Butt	26. 8.	29. 8.	4. 9.	6. 9.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Daty odjazdów — ailings	
	Brema	Gdynia
s/s Mercur	10. 8.	14. 8.
s/s Minos	17. 8.	21. 8.
s/s Mercur	24. 8.	28. 8.
s/s Minos	31. 8.	4. 9.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 24. VIII. — przyjazd do Gdańska 27. VIII.
z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 7. IX. — przyjazd do Gdańska 10. IX.
z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 21. IX. — przyjazd do Gdańska 24. IX.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull — s/s Lublin — 10. VIII. — przyjazd do Gdańska 13. VIII.
z Hull — s/s Lwów 17. VIII. — przyjazd do Gdańska 20. VIII.
z Hull — s/s Lublin 24. VIII. — przyjazd do Gdańska 27. VIII.
z Hull — s/s Lwów 31. VIII. — przyjazd do Gdańska 3. IX.

Zachodnia Norwegja (West Norway) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Trondheim	Bergen	Haugesund	Stavanger	Gdynia
s/s Jaederen	15. 8.	17. 8.	18. 8.	18. 8.	22. 8.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Seine — około(about) 28/29. VIII.	s/s Seine — około(about) 2/4. IX.
s/s Tiber — około(about) 11/12. IX.	s/s Tiber — około(about) 16/18. IX.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Marsylja	Genua	Liverno	Neapol	Catania	Messina	Palermo
s/s Albanja	9. 8.	—	—	—	12. 8.	13. 8.	14. 8.
s/s Hispania	19. 8.	17. 8.	14. 8.	—	—	—	—
s/s Algeria	—	—	—	—	26. 8.	27. 8.	28. 8.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Valencia	Alicante	Cartagena	Almeria	Malaga
s/s Valencia	—	10. 8.	11. 8.	12. 8.	14. 8.	15. 8.
s/s Hispania	23. 8.	24. 8.	25. 8.	26. 8.	28. 8.	29. 8.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bourgas	Istanbul	Pireus	Izmir	Calamata	Patras	Aleksandria	Gdynia
s/s Nordland	11. 8.	12. 8.	7. 8.	—	—	—	--	16. 8.	11. 9.
s/s Gotland	—	14. 8	15. 8.	17. 8.	26. 8.	—	—	—	18. 9.
s/s Erland	25. 8.	26. 8.	27. 8.	29. 8.	5. 9.	—	—	—	2. 10.
s/s Blaland	3. 9.	—	4. 9.	12. 9.	16. 9.	18. 9.	19. 9.	9. 9.	—
s/s Vikingland	—	16. 9.	25. 9.	28. 9.	2. 10.	4. 10.	5. 10.	—	—

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Vasaholm	5. 8.	15. 8.	21. 8.	18. 9.
m/s Tampa	19. 8.	31. 8.	—	30. 9.
m/s Lagaholm	28. 8.	3. 9.	—	27. 9.
m/s America	8. 9	13. 9.	28. 9.	13. 10.
m/s Svaneholm	23. 9.	30. 9.	—	28. 10.
m/s Tortugas	28. 9.	5. 10.	—	27. 10.
m/s Stureholm	8. 10.	13. 10.	21. 10.	13. 11.
m/s Topeka	21. 10.	31. 10.	—	30. 11.

Casablanca — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

z Casablanca — s/s Lisboa 20-25. VIII. — przyjazd Gdynia/Gdańsk 10—12. IX.

Buenos Aires — Gdynia/Gdańsk

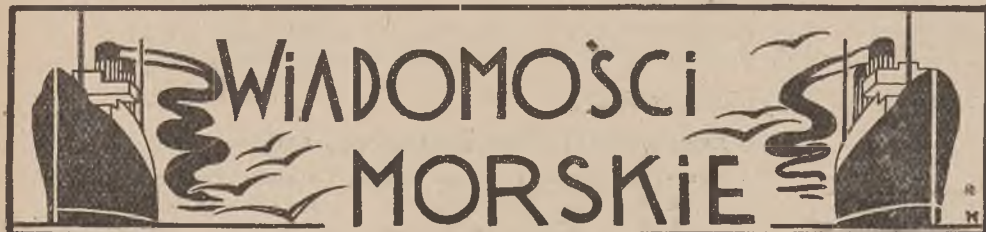
Bergenske Baltic Transports Ltd.

z Buenos Aires — s/s Mercator w I-szej połowie sierpnia

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Santos	Rio de Janeiro	Victoria	Gdynia Gdańsk
s/s Equator	21. 7.	24. 7.	26. 7.	24. 8.
s/s Mercator	ca 12. 8.	15. 8.	17. 8.	ca 17. 9.
s/s Bore IX	—	28. 8.	30. 8.	ca 30. 9.
s/s Navigator	ca 6. 9.	—	—	ca 8. 10.



ŚWIATOWA FLOTA HANDLOWA W 1933 R.

Nowe wydanie Księgi Rejestrowej (Register Book), opublikowane ostatnio przez „Committee of Lloyd's Register of Shipping", przynosi ciekawe dane, odnoszące się do światowej floty handlowej.

Tonaż*) floty światowej przedstawiał się w czerwcu 1933 r. w porównaniu do czerwca 1932 r. następująco:

*) Cyfry podane w odniesieniu do tonażu oznaczają tonaż rejestr. brutto.

	Parowce i motorowce	Żeglowce i barki	Razem
1933	66.627.524	1.291.661	67.920.185
1932	68.368.141	1.366.169	69.734.310

W ciągu ostatnich 12 miesięcy, czyli od czerwca 1932 r. tonaż parowców zmniejszył się o 1.902.632 ton, tonaż motorowców wzrósł o 162.015 ton oraz tonaż żaglowców i barek spadł o 73.508 ton, co razem przedstawia spadek tonażu światowego o 1.814.125 ton w porównaniu do r. 1932.

W okresie od czerwca 1931 r. do czerwca 1932 r. spadek ogólnego tonażu światowego wynosił 396.730 ton.

W ciągu ostatnich 12 miesięcy wzrost tonażu wykazały jedynie Rosja Sowiecka (158.068 ton), Panama (148.621 ton) i Finlandja (88.407 ton). Cyfry, odnoszące się do Rosji Sowieckiej, są jednak mało ścisłe, a wzrost tonażu w dwóch pozostałych państwach również nie można przypisać rozwojowi przewozów i żeglugi pod własną banderą.

Z pośród najważniejszych państw morskich największy spadek tonażu wykazują:

W. Brytanja i Irlanja	o	970.936 ton
Niemcy	o	263.568 ton
Włochy	o	240.765 ton
Holandja	o	198.383 ton
Stany Zjednoczone	o	188.821 ton

Tonaż światowy parowców i motorowców przedstawiał się w r. 1914, 1923 i 1933 następująco:

	1914	1923	1933
W. Brytanja i Irlandja	18.892.000	19.115.000	18.592.000
Dominja Brytyjskie	1.632.000	2.580.000	2.983.000
Danja	770.000	1.938.000	1.160.000
Francja	1.922.000	3.453.000	3.470.000
Niemcy	5.135.000	2.510.000	3.888.000
Grecja	821.000	747.000	1.417.000
Holandja	1.472.000	2.607.000	2.759.000
Włochy	1.430.000	2.881.000	3.093.000
Japonja	1.708.000	3.604.000	4.258.000
Norwegja	1.957.000	2.376.000	4.078.000
Hiszpanja	884.000	1.199.000	1.218.000
Szwecja	1.015.000	1.136.000	1.658.000
Stany Zjednoczone (morza)	2.027.000	13.426.000	10.088.000
Stany Zjednoczone (jeziora)	2.260.000	2.197.000	2.474.000
Inne kraje	3.479.000	3.366.000	3.492.000
Razem	45.404.000	62.333.000	66.628.000

Z powyższych zestawień wynika, iż w ciągu 9 lat, od czerwca 1914 r. do czerwca 1923 r., tonaż światowy parowców i motorowców wzrósł o 16.931.000 ton, czyli o 37,3% w porównaniu do r. 1914. W okresie ostatnich dziesięciu lat, od czerwca 1923 r. do czerwca 1933 r., tonaż ten wzrósł jedynie o 4.293.000 ton, czyli o 6.9% w porównaniu do r. 1923.

Znamienny jest szybki wzrost tonażu parowego i motorowego w bieżącem stuleciu. Tonaż parowców i motorowców wzrósł z 24.008.883 ton w r. 1901 na 66.627.524 ton w r. 1933.

Z tonażu tego przypadały na najważniejsze państwa morskie w latach 1901, 1914 i 1933 następujące ilości procentowe:

	% światowego tonażu parowców i motorowców		
	1901	1914	1933
W. Brytanja i Irlandja	50,2%	41,6%	27.9%
Stany Zjednoczone (morza)	4.2%	4.5%	15.1%
Japonja	2,2%	3,8%	6.4%
Norwegja	3,4%	4,3%	6,1%
Niemcy	10,1%	11,3%	3.8%
Francja	4,4%	4.2%	5.2%
Włochy	2,7%	3.1%	4.6%
Holandja	2,1%	3,2%	4.1%

Co do rozmiaru i wieku statków parowych i motorowych uwydatnia się również olbrzymi postęp, szczególnie od r. 1914. W roku 1914 statków liczących 4.000 ton lub więcej było 3.608, podczas gdy w roku 1933 jest ich 6.357 (1.139 motorowców), z czego 414 o tonażu 10.000 ton lub wyżej i 72 o tonażu 20.000 ton i ponad. Flota motorowców liczy obecnie sporo jednostek większych a mianowicie 220 jednostek o tonażu od 8.000 do 10.000 ton oraz 114 jednostek o tonażu 10.000 ton i więcej.

W chwili obecnej 3.023 parowców i motorowców liczy mniej niż 5 lat, co pod względem tonażu przedstawia 13% ogólnego tonażu parowców i motorowców. Średni tonaż tych statków wynosi 2.876 ton. Statków, liczących 25 lat i więcej, jest 9.108 jednostek, o średnim tonażu 1.316 ton.

Nowy tonaż (statki, liczące mniej niż 5 lat) parowców i motorowców przypada na poszczególne państwa w następującym stosunku procentowym:

Norwegja	28,2%
Holandja	20,4%
Danja	17,9%
Francja	16.7%
W. Brytanja i Irlandja	14,7%
Japonja	12,1%
Włochy	9,8%
Stany Zjednoczone (morza)	6.1%
Grecja	1,2%

W ogólnym tonażu floty światowej (parowej i motorowej) najpokaźniejszą grupę stanowią statki od 4.000 do 6.000 ton, które przedstawiają ogółem 18.616.949 ton, czyli 28% światowego tonażu. Duże statki linjowe, liczące 15.000 ton lub więcej, przedstawiają 5,49% tonażu ogólnego.

Najbardziej charakterystyczne są dane, odnoszące się do typu napędu mechanicznego we flocie światowej. Uderzający jest tu olbrzymi postęp w użyciu turbin parowych oraz motorów spalinowych.

W porównaniu z r. 1914 statki, mające turbiny i motory spalinowe, przedstawiają obecnie następujący tonaż:

	Turbiny parowe	Motory spalinowe
1914	730.000 ton	220.000 ton
1933	11.022.000 ton	10.200.000 ton

W ciągu ostatnich 12 miesięcy, od czerwca 1932 r. tonaż motorowców wzrósł o 162.000 ton, tonaż statków zaopatrzonych w turbiny, wzrósł o 21.000 ton, podczas gdy tonaż parowców zmniejszył się o 1.924.000 ton. Od czerwca 1925 roku tonaż motorowców wzrósł o 7.486.000 ton. Motory spalinowe stosowane są obecnie w coraz szerszym zakresie do statków tankowych, przewożących ropę. Statki te od 1.000 ton i wyżej przedstawiają obecnie tonaż 8.736.832 ton, z czego 5.381.197 ton przypada na parowce i 3.375.635 ton na motorowce.

Ogólny tonaż motorowców przedstawia obecnie 15% tonażu światowego, przyczem największy odsetek statków motorowych posiadają następujące państwa. Norwegja 43%, Danja 39,5%, Szwecja 33,3%. Z pośród większych państw morskich najmniej motorowców posiadają stosunkowo Stany Zjednoczone 5,5% i Francja 6,6%.

Statków morskich, wyposażonych w maszyny o napędzie elektrycznym, jest 91 o tonażu 566.000 ton. Z liczby tej 63 statków o tonażu 301.000 ton pływa pod banderą Stanów Zjednoczonych A. P.

Z ogólnej liczby 29.515 parowców i motorowców ponad 100 ton, zebranych w Lloyd's Register, 3.753 przypada na dwuśrubowe oraz 133 na statki, posiadające 3 lub 4 śruby. Statków morskich kołowców jest 380 o tonażu 275.000 ton.

Pod względem rodzaju paliwa i siły napędnej poniższe zestawienie wskazuje na procentowe wykorzystanie węgla, ropy i oleju we flocie światowej w roku 1914 i 1933.

	1914 % ogólnego tonażu	1933 % ogólnego tonażu
Węgiel	88,84	53,56
Ropa do opalania kotłów	2,65	29,52
Olej do motorów spalinowych	0,45	15,02
Żaglowce i barki	8,06	1,90

Z powyższych cyfr wynika, iż podczas kiedy w r. 1914 prawie 89% floty światowej opartych było na węglu, to w r. 1933 odsetek ten wynosi tylko około 54%. Tonaż statków, zużywających wyłącznie węgiel jako paliwo, wynosił 45.860.000 ton w roku 1914, podczas gdy w r. 1933 tylko 36.374.000 ton.

Jeżeli na podstawie wyżej podanych cyfr porównujemy pod względem jakościowym floty poszczególnych państw, musimy odliczyć od cyfr ogólnych 1. tonaż statków specjalnych, 2. statków pływających na Wielkich Jeziorach Ameryki Północnej, 3. statków drewnianych lub częściowo zbudowanych z drzewa, 4. statków mających mniej niż 4.000 ton, 5. statków mających ponad 25 lat. Po uczynieniu powyższych poprawek otrzymujemy następujące cyfry, które dają nam wzajemny stosunek jakościowy flot poszczególnych państw morskich, pod względem tonażu najbardziej przydatnego dla żeglugi dalekomorskiej towarowej i pasażerskiej:

Kraj	Tonaż ogólny parowców i motorowców		Tonaż jakościowy z uwzgl. poprawek	
	tonaż	stosunek % do tonaż. świat.	tonaż	stosunek % do tonaż. świat.
Wielka Brytanja i Irlandja	18.592.000	27,90	11.899.567	37.72
Stany Zjednoczone	12.660.278	19.00	5.626.777	17.83
Niemcy	3.887.987	5.84	2.232.154	7.08
Japonja	4.258.159	6.39	2.079.448	6.59
Francja	3.469.538	5.21	1.908.862	6.05
Włochy	3.092.772	4.61	1.800.939	5.71
Holandja	2.758.812	4.14	1.641.750	5.20
Norwegja	4.078.133	6.12	997.250	3.16
Inne kraje	13.829.641	20.76	3.362.377	10.66
Razem	66.627.524	100.00	31.549.124	100.00

ROZBUDOWA PORTU NAFTOWEGO W AMSTERDAMIE.

W ostatnich czterech miesiącach w porcie amsterdamskim zostało wybudowanych pięć nowych zbiorników na naftę i benzynę. Każdy zbiornik posiada pojemność 2.000 metrów sześciennych. Zbiorniki te zostały wybudowane dla Nederlandische Overzee Petroleum Import Matschappij, International Petroleum Product Co., i dla Fanto Petroleum Matschappij. Kompanje te przeważnie sprowadzają i magazynują artykuły przemysłu naftowego z Indyj Holenderskich.

RUCH OKRĘTOWY I TOWAROWY W PORCIE SZCZECIŃSKIM W CZERWCU 1933 R.

Ruch okrętowy w porcie szczecińskim przedstawił się w czerwcu br. w porównaniu z majem br. oraz czerwcu lat 1932 i 1930 jak następuje:

	Przybyło		Odeszło	
	Ilość okr.	poj. w m³ N R	Ilość okr.	poj. w m³ N R
czerwiec 1933	392	617.793	429	654.125
maj 1933	407	603.423	416	624.437
czerwiec 1932	345	503.114	339	508.519
czerwiec 1930	556	769.457	552	750.178

W perspektywie 6-ciu miesięcy br. należy skonstatować znaczne ożywienie się ruchu okrętowego w stosunku do analogicznego okresu z roku 1932, jednakże cyfry z roku 1930 nie zostały jeszcze osiągnięte:

	Przybyło		Odeszło	
	Ilość okr.	poj. w m³ N R	Ilość okr.	poj. w m³ N R
6 mies. 1933	1.865	2.639.582	1.881	2.719.372
6 mies. 1932	1.514	1.942.679	1.490	1.952.607
6 mies. 1930	2.581	3.366.392	2.577	3.373.730

Ruch okrętowy na wejściu i wyjściu przedstawiał się w czerwcu br. według przynależności bandery państwowej, jak następuje:

Bandera	Przybyło		Odeszło	
	Ilość okr.	poj. w m³ N R	Ilość okr.	poj. w m³ N R
niemiecka	300	393.165	327	416.291
amerykańska	4	36.074	4	36.074
angielska	6	24.968	7	29.516
duńska	33	40.824	34	40.232
fińska	4	14.504	4	14.504
gdańska	1	20.075	1	20.075
holenderska	8	8.913	16	10.550
łotewska	2	1.529	2	1.529
norweska	7	23.981	7	24.091
panamska	—	—	1	8.691
rosyjska	3	9.928	3	9.928
szwecka	23	33.671	22	32.483
włoska	1	10.161	1	10.161
ogółem:	392	617.793	429	654.125

Ogólny obrót towarowy w czerwcu i maju br. oraz w czerwcu lat 1932 i 1930 charakteryzują poniższe dane:

	Czerwiec 1933	Maj 1933	Czerwiec 1932	Czerwiec 1930
		w tonach		
przywóz	335.000	339.000	277.000	387.000
wywóz	89.000	111.000	72.000	166.000
	424.000	450.000	349.000	553.000

Obroty w czerwcu br. w zestawieniu z majem br. zmniejszyły się o 26.000 t., co zasługiwałoby o tyle na podkreślenie, że w r. b. — za wyjątkiem lutego — można było obserwować stały wzrost ruchu towarowego. Wyniki pracy w czerwcu br. (424.000 ton) są lepsze aniżeli w czerwcu 1932 (349.000 t), lecz znacznie gorsze, aniżeli w tym samym miesiącu w roku 1930 (553.000 t).

Naogół obroty uległy w pierwszem półroczu br., w porównaniu z rokiem 1932, zwiększeniu, lecz nie zostały jeszcze osiągnięte cyfry z roku 1930. Poprawa sytuacji portu w I. półr. r. b. najlepiej odzwierciadla się w poniższych danych:

	6 mies. 1933	6 mies. 1932	6 mies. 1930
		w tonach	
przywóz	1.365.000	875.000	1.467.000
wywóz	557.000	402.000	971.000
ogółem:	1.922.000	1.277.000	2.438.000

Przywóz i wywóz ważniejszych towarów w czerwcu i w maju br. oraz w czerwcu lat 1932 i 1930 przedstawiał się następująco:

Przywóz	Czerwiec 1933	Maj 1933	Czerwiec 1932	Czerwiec1930
		w tonach		
węgiel i koks	143.000	134.000	42.000	73.000
drzewo	77.000	55.000	67.000	42.000
ruda	31.000	29.000	37.000	154.000
śledzie	1.000	1.000	—	2.000
ziarno soja	—	21.000	15.000	10.000
fosfaty	—	11.000	8.000	23.000
złom	—	—	—	2.000
wywóz				
zboże	17.000	28.000	4.000	49.000
węgiel	8.000	8.000	7.000	6.000
papier	3.000	3.000	3.000	1.000
nawozy	—	3.000	—	—
cukier	—	—	5.000	21.000

Według tymczasowych danych przywieziono i wywieziono od początku roku następujące ilości ważniejszych towarów:

Przywóz	6 mies. 1933	6 mies. 1932	6 mies. 1930
		w tonach	
węgiel i koks	535.000	213.000	286.000
drzewo	132.000	87.000	75.000
ruda	115.000	90.000	497.000
ziarno soja	105.000	93.000	61.000
fosfaty	52.000	50.000	74.000
śledzie	6.000	7.000	14.000
złom	—	—	22.000
wywóz			
zboże	132.000	31.000	345.000
węgiel, koks i brykiety	32.000	33.000	12.000
papier	17.000	17.000	15.000
cukier	3.000	9.000	114.000

STAWKI FRACHTOWE W DANJI.

Duński wskaźnik liczbowy frachtów, podany przez Duński Departament Statystyczny, wynosi za miesiąc czerwiec br. 98,5, podczas gdy w maju br. wynosił 99.0 (biorąc za podstawę styczeń—marzec 1925 r. = 100).

Poniżej podaje się zestawienie, które ilustruje wahanie stawek frachtowych od czerwca 1932 roku do czerwca br.:

1932	czerwiec	86,5	1933	styczeń	94,7
	lipiec	86,5		luty	105,0
	sierpień	87,4		marzec	103,9
	wrzesień	90,0		kwiecień	100,8
	październik	90,9		maj	99,0
	listopad	92,5		czerwiec	98,5
	grudzień	92,9			

RUCH OKRĘTOWY W KANALE KILOŃSKIM.

W drugim kwartale br. przeszły przez kanał kiloński 10.762 statki o pojemności 3.301.545 N. R. T. W porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego ruch zmniejszył się o 350 statków o pojemności 120.000 N. R. T. W czerwcu br. przeszło przez kanał 3.860 statków o pojemności 1.199.000 N. R. T. W porównaniu z poprzednim miesiącem ruch statków zwiększył się o 2,1%

STAWKI FRACHTOWE W SZWECJI.

Poniżej podaje się ogólny szwedzki wskaźnik liczbowy frachtów oraz wskaźnik na poszczególne towary.

(Cyfry w nawiasach oznaczają wartość nominalną w złocie).

Rok i miesiąc		wskaźnik ogólny	wskaźnik w przywozie	wskaźnik w wywozie	wskaźnik na węgiel	wskaźnik na zboże	wskaźnik na drzewo
1932	maj	108 (75)	91 (63)	126 (87)	78 (54)	103 (72)	120 (84)
	czerwiec	103 (72)	83 (58)	124 (86)	75 (52)	91 (63)	118 (82)
	lipiec	104 (71)	84 (57)	124 (84)	79 (54)	90 (61)	121 (82)
	sierpień	101 (67)	82 (55)	120 (80)	79 (52)	85 (57)	113 (65)
	wrzesień	106 (70)	89 (59)	122 (81)	80 (53)	99 (65)	114 (76)
	październik	106 (69)	89 (58)	123 (80)	85 (55)	94 (62)	116 (76)
	listopad	105 (68)	86 (56)	124 (80)	82 (53)	90 (59)	117 (76)
	grudzień	107 (72)	89 (59)	126 (84)	78 (52)	100 (67)	119 (80)
1933	styczeń	108 (73)	88 (60)	127 (87)	76 (52)	100 (68)	120 (81)
	luty	104 (71)	83 (56)	125 (85)	75 (51)	90 (61)	115 (78)
	marzec	101 (68)	81 (55)	121 (82)	74 (50)	88 (59)	111 (75)
	kwiecień	98 (65)	80 (53)	116 (77)	74 (49)	86 (57)	106 (70)
	maj	101 (65)	84 (54)	119 (76)	75 (48)	93 (60)	112 (72)
	czerwiec	101 (65)	83 (54)	119 (77)	75 (49)	91 (59)	113 (73)

RUCH OKRĘTOWY W ANTWERPJI.

W miesiącu lipcu br. zawinęło do portu antwerpijskiego 856 statków o pojemności 1.759.705 ton. Przeciętny tonaż statków wynosił 2.056 ton. W tym samym miesiącu ubiegłego roku zawinęły do portu antwerpijskiego 783 statki o pojemności 1.614.143 ton.

Kolejność bander była następująca: Anglja 268 statków, Niemcy 168, Holandja 91, Norwegja 63, Szwecja 48, Francja 47, Belgja 41, Danja 40, Finlandja 14, Ameryka 13, Portugalja 8, Grecja 6, Łotwa 6, Panama 6, Japonja 5, Polska 4, Brazylja 4, Jugosławja 4 i t. d.

RUCH STATKÓW W TALLINNIE.

W miesiącu czerwcu br. zawinęło do portu w Tallinnie 126 statków o pojemności 79.528 N. R. T., w tem było załadowanych 84 statków o pojemności 48.048 N. R. T., 42 statki zaś przybyły w balaście. Opuściło port 139 statków o pojemności 91.555 ton, w tem było z ładunkiem 97 statków o pojemności 59.948 N. R. T.

Kolejność bander była następująca:

	ilość statków	pojemność N. R. T.
Estonja	21	8.562
Anglja	7	8.820
Danja	2	1.642
Łotwa	2	3.394
Litwa	1	585
Norwegja	2	1.425
Polska	2	1.516
Francja	1	813
Szwecja	6	11.184
Niemcy	29	20.084
Finlandja	52	19.339
Rosja Sowiecka	1	2.164

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości, że ustalona została lista kontyngentów dla U. S. A. na lipiec-sierpień br. zwykłych oraz kompensacyjnych, tj. poddanych warunkowi wpłat na fundusz eksportowy przy Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego w Warszawie, Marszałkowska 138.

Towary niżej wymienione sprowadzane mogą być bez zasady kompensaty:

Poz. t. c.	Nazwa towaru	Uwaga
3 p. 2	Płatki Quakera	
13 p. 2, 3	Sosy i konserwy jarzynowe	kontyngent 3 mies.
24	Mleko zgęszczone	
44 p. 1	Jelita	
51 p. 1a	Łój zwierzęcy	wpłata na Fund. Eksp.
56 p. 1e	Skóry futrzane	wpłata na Fund. Eksp.
82 p. 2	Kalafonja i galipot i żywica	wpłata na Fund. Eksp.
88 p. 4	Pantofle gumowe i czapki kąpielowe	
88 p. 5	Śniegowce i boty	
120	Mydło toaletowe	kontyngent 3 mies.
124 p. 2, 3	Ekstrakty garbnikowe i quebrachowe	wpłata na Fund. Eksp.
149	Aparaty do golenia	
153 p. 2	Zamki do drzwi	
158 p. 1a	Nożyki do golenia	
161 p. 1	Pilniki	

Poz. t. c.	Nazwa towaru	Uwaga
161 p. 2	Narzędzia do naprawy maszyn do liczenia	
167 p. 1	Maszyny osobno niewymien.	
167 p. 27	Maszyny do szycia	
167 p. 38	Maszyny elektryczne	
169 p. 15	Przyrządy i aparaty elektrotechn.	
169 p. 15	Świece samochodowe	
169 p. 20	Żarówki radjowe	
169 p. 22	Baterje i latarki elektr.	
169 p. 29	Aparaty radjowe	
173 p. 8	Samochody	kontyngent 3 mies.
173 p. 13	Motocykle	kontyngent 3 mies.
177	Tektura sisal-Kraft	
177 p. 13	Kalka	
188 p. 2	Taśma do maszyn do pisania	
188 p. 2	Specj. taśma używ. przy masz. do pisania	
205	Materjały i wyroby dziane	
216 p. 1	Gumy do wycierania	
216 p. 4	Wieczne pióra	

Pozwolenia przywozu na następujące towary w ramach przydzielonych kontyngentów wydawane będą przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu po załatwieniu przez zainteresowane firmy formalności kompensacyjnych w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego.

Poz. t. c.	Nazwa towaru	Kontyngent
6 p. 2	Gruszki	3 mies.
6 p. 4	Pomarańcze	6 mies.
6 p. 7	Ananasy i konserwy łącznie z 24 p. 2	3 mies.
7 p. 1	Owoce suszone	3 mies.
7 p. 1	Brzoskwinie	3 mies.
7 p. 1	Jabłka suszone	3 mies.
7 p. 3	Rodzynki	3 mies.
7 p. 5	Śliwki suszone przemysłowe	rocznie
7 p. 5	Śliwki suszone handlowe	rocznie
11	Orzechy kokosowe	3 mies.
11	Pestki morelowe	3 mies.
24	Miąższ owocowy	
42	Sadza oraz węgiel drzewny	
43 p. 2	Żelatyna	
55 p. 4	Skóry wierzchnie miękkie	
55 p. 5	Skóry lakierowane	
57 p. 2	Obuwie z tkanin	
57 p. 5c	Pasy napędne	
61 p. 1d	Wyroby stolarskie i tokarskie	
71 p. 4	Sztuczne kamienie do ostrzenia	
77 p. 2 a, b	Wyroby ze szkła nieszlifowane	
77 p. 4	Wyroby ze szkła szlifowane	
77 p. 6a	Wyroby ze szkła wszelkiego gatunku	
83	Asfalt i smoła asfaltowa	
88 p. 1d	Wyroby z gumelastyki miękkiej	
88 p. 3	Opony do kół	
93 p. 1	Minerały zawierające bor	
105 p. 3	Potaż	
112 p. 25	Przetwory chemiczne	
120 p. 2	Mydło	
121 p. 3	Lakiery	
135	Organ. związki barwiące syntet.	
140	Żelazo i stal	
154 p. 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9.	Wyroby z blachy żel. i stal.	
156 p. 8, 9	Haftki, sprzączki itd. szpilki stal. żel.	
160 p. 2	Widły i szpadle	
167 p. 10	Silniki spalinowe	

Poz. t. c.	Nazwa towaru	Kontyngent
167 p. 33	Aparaty do domowego użytku	
169 p. 2	Przepływacze	
169 p. 9	Maszyny do pisania, liczenia i ich części	
169 p. 11	Klisze i błony fotograf.	
169 p. 13	Narzędzia warsztatowe-miernicze	
169 p. 20	Żarówki elektr. do baterji	
169 p. 22	Materjały instal. i elektr.	
172 p. 4	Instrumenty muzyczne	
173 p. 11	Części samochodów	
178 p. 5a, b	Obrazy, rysunki	
178 p. 7	Pocztówki	
185 p. 3	Jedwab sztuczny	
194 p. 5	Pasy napędne bawełniane	
206	Wyroby firankowe mechan. i tiulowe	
216 p. 1	Przybory piśmienne	

Towary te tytułem opłaty na eksport wpłacać będą 15% od cen ustalonych przez C. K. P. za wyjątkiem konserw ananasowych, ananasów, miąższu owocowego, które opłacać będą 20%: żelatyna 1%, sadza, węgiel drzewny 5%. Śliwki suszone dla celów przemysłowych wolne będą od opłaty.

W pewnych wypadkach poważniejsze firmy mogą legitymować się bezpośrednio dowodami wywozu przed Ministerstwem Przemysłu i Handlu Wydziałem Handlu Zagranicznego, celem otrzymania pozwolenia w ramach kontyngentów kompensacyjnych.

W ten sposób wpłata na fundusz eksportowy zwalnia od przedstawienia efektywnych dowodów wywozu, żądanych poprzednio, co do niektórych artykułów z U. S. A. jak owoce suszone, rodzynki, jabłka, pestki morelowe itd.

Podania o przywóz należy składać, za pośrednictwem tutejszej Izby Przemysłowo-Handlowej, na przepisowych formularzach, w 2-ch równobrzmiących egzemplarzach, które są do nabycia w biurze Izby Przemysłowo-Handlowej. Do podań należy dołączyć uwierzytelniony odpis świadectwa przemysłowego. Podanie podlega opłacie stemplowej w wysokości 5,— zł. a załączniki po 50 groszy.

Równocześnie Izba komunikuje, że ustalona została na lipiec-sierpień br. nowa lista kontyngentów przywozowych dla Holandji na następujące towary:

słód owsiany, krochmal kukurydzowy, kapusta głowiasta, pomidory, ogórki, jabłka świeże, ananasy świeże (w beczkach), ananasy suszone, goździki itd., kakao w proszku bez cukru, cukierki „Hopjes", mączka mleczna, araki i likiery, kazeina, sardele, śledzie wędzone i świeże, sadze oraz węgiel drzewny, z kości, sztucznie sproszkowane, oleina, inne kwasy tłuszczowe, oleje pochodzenia zwierzęcego, skóry surowe, skóry wierzchnie miękkie (c. punkt), skóry lakierowane wszelkie (c. punkt), obuwie, pasy napędne gotowe, wykrojone pasy z kruponów do wyrobu pasów napędnych, wyroby stolarskie itd. (c. punkt), nasiona gorczycy, nasiona lnu, nasiona traw, rośliny żyjące, cebulki, korzenie, bulwy itd. (c. punkt), wyroby fajansowe z malowidłami, złoceniami, wyroby porcelan. białe oraz jednobarwne itd., wyroby, oprócz osobno wymien. ze szkła białego itd., kalafonja i galipot, opony do kół itd. (c. punkt), kwas octowy, masło kakaowe, oleje roślinne płynne, oleje sojowy i sezamowy, oleje palmowy i sezamowy, ultramaryna itd. (cały punkt), wyr. z miedzi, bronzu i innych stopów miedzi, wyroby z miedzi itd., drut miedziany itd., wyroby z drutu miedzianego, śrubki i sworznie z miedzi itd., tkaniny z drutu miedzianego, przewodniki elektr., pokryte lub nie ołowiem, maszyny elektr. jako transformatory itd., przyrządy i aparaty elektrotechniczne, jako to: oporniki, kondensatory itd., żarówki, materjały instalacyjne do sieci elektrycznej itd., aparaty do radjostacyj, surowiec papieru światłoczułego, papier światłoczuły, wyroby z fibry wulkanizowanej, sisal, jedwab sztuczny, przędza w kłębkach manilli, sisalu itd., chodniki, wycieraczki, maty itd., linoleum, przetwory chemiczne, oleje: rzepakowe, lniane, konopne i makowe.

Pozatem uruchomione zostały na III. kwartał br. następujące kontyngenty.

a) poz. 62 p. 11a — żywe rośliny z Belgji.
b) poz. 62 p. 12 — cebulki kwiatowe z Holandji,
c) na lipiec-sierpień na sezam (poz. 62 p. 5 Tar. Cel.) z Palestyny.

W SPRAWIE EKSPORTU DO AMERYKI.

W związku z trudnościami, na jakie narażony jest nasz wywóz do Ameryki, wobec stosowania przez tamtejsze władze celne przepisów „antidumpingowych", w wypadkach w których chodzi jedynie o „zwrot cła" uiszczonego za surowiec zagraniczny, Radca Handlowy R. P. w Waszyngtonie wyjaśnia, że w zasadzie Rząd amerykański uznaje instytucję „zwrotu cła" (drawback) i sam stosuje. Tem niemniej w myśl art. 842. Przepisów celnych z r. 1931. we wszystkich wypadkach, w których przeprowadzane przez rząd amerykański dochodzenia wykażą, że dany towar zagraniczny, importowany do Stanów Zjednoczonych, korzysta w kraju, w którym jest wytwarzany, z premji („bounty"), względnie subwencji („grant") to, niezależnie od postaci, w jakiej tego rodzaju premje względnie subwencje są udzielane, władze celne amerykańskie wymierzają oprócz zwykłego, taryfą celną amerykańską przewidzianego cła na towar danej kategorji, względnie danego gatunku, jeszcze cło dodatkowe, którego wysokość równa się ustalonej przez odnośne dochodzenie wysokości, udzielonej w danym wypadku premji względnie subwencji.

„Countervailing duties" stosowane są również w odniesieniu do paragrafów 369, 371, 1402, 1650 i 1687 Taryfy Celnej (samochody, rowery, tektura, węgiel i proch) w wypadkach, kiedy odnośny towar amerykański podlega wyższej stawce celnej lub jakiejkolwiek restrykcji przy imporcie do kraju, z którego analogiczny towar ofiarowany jest na eksport do Stanów Zjednoczonych. Zaś według paragrafów 1401 i 1803 Taryfy Celnej (papier i drzewo) „countervailing duties" ustalane są na podstawie uprzednich pertraktacyj między Stanami Zjednoczonemi a odnośnym krajem.

Odnośnie do kwestji czy i jaka łączność zachodzi między stwierdzeniem „dumping'u", a nałożeniem „coutervailing duties" jak też odnośnie do wytycznych, któremi się Biuro Ceł kieruje w wydaniu decyzji orzekających istnienie „dumping'u" względnie nakładających „coutervailing duties", to wywiad uskuteczniony w Biurze Ceł ustalił, że nie zachodzi związek pomiędzy temi środkami zaradczemi, z których każdy ma oddzielne zadanie i służy specyficznym celom.

Różnica pomiędzy zarządzeniami „anti-dumping'owemi" a „coutervailing duties" wynika z faktu, że przy wydawaniu zarządzeń „antidumpingowych" brany jest pod uwagę przedewszystkiem moment „zasypania" rynku amerykańskiego przez odnośny towar zagraniczny i wynikającej stąd szkody dla wytwórczości amerykańskiej. Dalszym momentem branym pod uwagę w związku z zarządzeniami „anti-dumpingowemi" jest różnica, zachodząca pomiędzy ceną rynkową danego towaru w kraju produkującym, względnie kosztami produkcji, a ceną eksportową, po której tenże towar jest oferowany na sprzedaż w Stanach Zjednoczonych. Szczegóły, zawarte w powyższym ustępie, oparte są na amerykańskiej „Ustawie Antidumpingowej" (Antidumping Act) z r. 1921, której tłumaczenie na język polski sporządziłem i przesłałem Państwowemu Instytutowi Eksportowemu pismem Nr. 2097/33 z dnia 25-go stycznia.

Ponadto podejrzenie „dumping'u" kieruje się przeciw wszystkim krajom importującym dany towar do Stanów Zjednoczonych. Tak naprzykład Polska w dwóch dotychczas zaszłych wypadkach przekroczenia Ustawy „Antidumping'owej" (zapałki i siarczan amonu) nie była odosobnioną i gdy-

by nie okoliczność, że zachodził poważny „dumping" z innych krajów (zapałki: Austrja, Estonja, Finlandja, Holandja, Latvia Norwegja, Rosja, Szwecja; siarczan amonu: Belgja, Niemcy import tychże towarów z Polski ze względu na mały rozmiar nie byłby ewentualnie zwrócił uwagi jako szkodzący odnośnemu przemysłowi amerykańskiemu.

Natomiast przy ustaleniu „countervailing duties" w myśl Sekcji 303 Taryfy Celnej, miarodajnym czynnikiem jest suma podana na fakturze z tytułu zwrotu cła. A więc przy eksporcie towarów, korzystających ze zwrotu cła, należy przestrzegać, aby była jak zwykle podana prawdziwa wartość rynkowa (market value), zaś zwrot cła za surowce powinien być podany w takiej wysokości jaka może przy ewentualnych dochodzeniach być ścisłemi danemi uzasadniona.

Radca Handlowy w Waszyngtonie radzi aby w fakturach konsularnych przedkładanych do zaawizowania w Konsulacie Generalnym Stanów Zjednoczonych Ameryki w Warszawie w każdym zachodzącym wypadku podać dokładną wysokość dozwolonego odnośną polską ustawą zwrotu cła. Zdaniem jego trudność zdaje się polegać na używaniu terminu „premja eksportowa" zamiast „zwrot cła", który ściślej odpowiada amerykańskiemu terminowi „customs drawback", przez używanie zatem terminu „zwrot cła" zamiast „premja eksportowa" możnaby ewentualnie zapobiec pozorom, specjalnych przez Rząd R. P. eksportowi polskiemu czynionych udogodnień w formie premij lub subwencyj, któreby podpadały pod Art. 842. Przepisów Celnych z r. 1931, a natomiast wprowadzić pojęcie „zwrotu cła" analogicznie do przewidzianych Sekcją 313 amerykańskiej Taryfy Celnej z r. 1930 „customs drawbacks".

W SPRAWIE EKSPORTU DYKT DO ARGENTYNY.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni poda zainteresowanym adresy importerów dykt w Argentynie przy powołaniu się na L. dz. 7962/33/II/Gr.

EKSPORT DO CHIN.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu na podstawie informacji, udzielonej przez Poselstwo Polskie w Kairze, komunikuje, iż w myśl nowego rozporządzenia Yuanu Prawodawczego chińskiego, do znakowania towarów importowanych do Chin, nazwą kraju pochodzenia, używany może być język kraju, z którego dany towar pochodzi.

Zdaniem Poselstwa, wskazanem jest używanie tylko języka angielskiego t. zn. wyrażenia „Made in Poland".

WYWÓZ TKANIN DO WĘGIER.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawiadamia, że począwszy od dnia 15 lipca br. wydawanie pozwoleń na przywóz wina z Węgier nie będzie uzależniane od kompensacyjnego wywozu tkanin na Węgry.

W związku z tem, tranzakcje wywozu tkanin mogą być związane z przywozem jakichkolwiek towarów węgierskich, objętych listą projektowanej umowy polsko-węgierskiej z kwietnia br.

Temsamem tranzakcje importu wina związane być mogą z wywozem wszelkich towarów polskich, objętych listą wymienionej umowy.

ZMIANY CELNE ZAGRANICĄ W MAJU I CZERWCU 1933 R.

Albanja. W celu poprawienia bilansu handlowego rząd albański postanowił przystąpić do rewizji traktatów handlowych i zawiadomił o tem poszczególne zainteresowane kraje.

Argentyna. Powołaną została specjalna Komisja Taryfowa dla opracowania nowej taryfy celnej argentyńskiej, mająca na celu nietyle zmiany celne, ile reformę nomenklatury.

Dekretem z dnia 31 maja 1933 r. z powrotem wprowadzona została bezpośrednia odprawa celna, szczególnie w stosunku do towarów podlegających uszkodzeniu.

Australijski Związek. Z dniem 19 maja 1933 r. weszły w życie zmiany w taryfie celnej australijskiej na wyroby aluminjowe, szkło okienne, maszyny elektryczne, środki lecznicze, filmy itp.

Austrja. Rozporządzeniem z dnia 1 czerwca 1933 r. austrjackie Ministerstwo Skarbu ponownie podwyższyło mnożnik przerachowania korony złotej przy poborze ceł z sz. 1,80 na sz. 1,83.

Ministerstwo Rolnictwa wydało rozporządzenie z mocą obowiązującą od 16 maja 1933 r. wstrzymujące na przeciąg 3 do 4 tygodni udzielanie pozwoleń na import żywej lub bitej, mięsnej i tucznej trzody chlewnej dla Polski, Rumunji i Jugosławji. Rozporządzenie to spowodowane zostało nadmierną krajową podażą i wprowadzone zostało w celu uregulowania cen rynkowych.

Na mocy rozporządzenia z dnia 19 maja 1933 r. podwyższony został podatek od słodyczy z 20 na 60% ad valorem i jednocześnie obniżona wyjątkowa dodatkowa opłata od cukru z Kor. zł. 14,— do Kor. zł. 9,20 od 100 kg.

Belgja. Z dniem 9 czerwca 1933 r. wprowadzony został podatek obrotowy i luksusowy w wysokości 5% od ananasów, bananów, cytryn itp. owoców, twardego i półtwardego sera i 9% od suszonych owoców, korzeni, radjoaparatów i ich części.

Na mocy rozporządzenia z dnia 25 maja 1933 r. został uzależniony import bydła, trzody chlewnej, baranów żywych lub bitych oraz mięsa z tych gatunków zwierząt, jak również mleka, masła i przetworów mlecznych od uzyskiwania specjalnych pozwoleń Ministerstwa Rolnictwa.

Brazylja. Tymczasowy rząd brazylijski wprowadził dekretem z dnia 20 kwietnia 1933 r. 30%-ową zniżkę cła na asfalt sprowadzany dla potrzeb instytucyj rządowych i municypalnych.

Również dekretem z dnia 20 kwietnia 1933 r. wprowadzone zostało na przeciąg dwóch lat zwolnienie od cła maszyn służących do przeróbki skór.

Dekretem z dnia 12 kwietnia 1933 r. zwolnione zostały od cła maszyny służące do wyrobu celulozy z surowców brazylijskich.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Cypr. Z dniem 23 marca 1933 r. wprowadzono ulgi celne na import bawełny surowej, służącej dla celów przemysłowych, jednocześnie wprowadzono cło preferencyjne na wódkę pochodzenia brytyjskiego w wysokości $ 10,50 od galona, podczas gdy wódki pochodzące z innych państw opłacają cło w wysokości $ 14,— od galona.

Złote Wybrzeże. Dnia 24 marca 1933 r. wprowadzona została nowa taryfa celna, polegająca na zamianie całego szeregu stawek celnych ad valorem na cła specyficzne od wagi.

Bułgarja. Rozporządzeniem z dnia 9 maja 1933 r. zabroniony został ulgowy import dla celów przemysłowych materjałów rozpuszczających lakier, materjałów służących do bronzowania, błękitu, zieleni i oranżu chromowego, błękitu berlińskiego i paryskiego, płyt miedzianych o przekroju 1100 mm i grubości 4 mm i o przekroju 1000 mm. długości do 3 metrów i grubości 4 mm.

Ustanowione zostały na przeciąg od 1 maja do 1 września 1933 r. kontyngenty na filmy, przyczem jako bazę przeciętną przyjęto import dokonany w roku 1931

Ogłoszone zostało w Dzienniku Urzędowym z dnia 10 maja 1933 r. rozporządzenie wprowadzające cło na towary, które według taryfy lub innych ustaw korzystały z ulg celnych, a mianowicie: cło w wysokości 60% ad valorem opłacają esencje aromatyczne, celuloza służąca do produkcji i jedwabiu sztucznego, kauczuk, konopie i odpadki konopne i orzech ziemny; 40% — benzyna, nafta, przędza wełniana powyżej Nr. 64, przędza bawełniana nieczyszczona, przędza i nici z jedwabiu naturalnego, juta surowa, pieprz i korzenie, masa celulozowa, olej lniany, płyty miedziane; 35% — aluminjum, mosiądz, bronz, cynk w płytach, również obro-

bione, odpadki z papieru; 30% — nici bawełniane, parafina, materjały jedwabne do wyrobu sit, materjały lniane, bawełniane, wełniane i konopne, materjały gumowane, szkło okienne; 25% — ciężkie oleje mineralne, przędza konopna i wigonjowa, odpadki wełniane i bawełniane, skórki z małych zwierząt surowe i napółobrobione; 15% — benzol, dwuchromian potasowy, śruby i mutry, organiczne i nieorganiczne kwasy, oleina, żelazo i stal w sztabach, rury lane, skóry zwierzęce wszelkiego rodzaju surowe; 10% — amonjak, asfalt, olej ziemny, metale w blokach lub płytach, medykamenty, szyny żelazne, prasowana sól glauberska itp. Wszelkie inne dotychczas wolne od cła towary opłacają cło w wysokości 20% ad valorem.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało rozporządzenie, na mocy którego zabroniony został bezcłowy import przędzy wełnianej, rur ołowianych i niektórych gatunków przędzy bawełnianej.

Chile. Rozporządzeniem z dnia 1 czerwca 1933 r. wprowadzona została 50%-owa zniżka cła na rury kanalizacyjne o średnicy 75 mm. i powyżej.

Chiny. Według doniesień prasy wydana już została nowa taryfa dla Mandżuko i wprowadzona ma być w ciągu lipca 1933 r. Wprowadzona w dniu 1 grudnia 1931 r. dodatkowa opłata celna w wysokości 10% na towary zarówno importowane jak i eksportowane nie dotyczyła wszystkich towarów, obecnie rozporządzeniem z dnia 12 maja 1933 r. objęte nią zostały wszystkie towary bez wyjątku.

Czechosłowacja. Na mocy rozporządzenia z dnia 26 maja 1933 r. objęte zostały reglamentacją przywozu kiełbasy (poz. 118), mleko skondensowane i sproszkowane (poz. 131), sproszkowane żółtko i białko (poz. 132), forniery (poz. 351), ocet drzewny, kwas octowy (poz. 599 m. 2 czechosł. taryfy celnej).

Wysunięte zostały przez zainteresowane organizacje propozycje następujących zmian czechosłowackiej taryfy celnej: podwyższenie cła na woły i byki na Kc. 330.— za 100 kg. żywej wagi (dotychczas Kc. 260,—), na krowy z Kc. 240,— na Kc. 330,—, na bydło młode i cielęta z Kc. 210,— na Kc. 300,— (zmiany te nie będą dotyczyły tych państw, z któremi Czechosłowacja ma cła wiązane na te artykuły). Stawka minimalna ma być podwyższona z Kc. 30,— na Kc. 50,—, przyczem cło dodatkowe w wysokości Kc. 25,— ma być utrzymane w dalszym ciągu z tem, że może ono być podwyższone bez ograniczeń. Na masło ma być nałożone cło ruchome, podobnie na tłuszcze wieprzowe. Stawka na świnie ma wynosić Kc. 300,— za 100 kg żywej wagi, dotychczasowa jednak granica wagi ma być przesunięta ze 130 na 160 kg. Proponowane są również podwyżki na tłuszcze sztuczne, nasiona, oliwę i groch. Także niektóre gałęzie przemysłu domagają się zmian taryfy. Jedynie branża tekstylna żąda niższych ceł przywozowych. Pojawiły się też żądania zniżenia cła na niektóre pomocnicze chemikalja. Proponowane są natomiast podwyżki cła na skóry surowe z Kc. 1.800 na Kc. 2.160.—, na skóry konfekcjonowane z Kc. 6.000,— na Kc. 10.000,—. Przedstawiciele konsumentów domagają się, w przeciwieństwie do powyższych postulatów, zniżenia ceł na cement, szkło, drut walcowany, szyny, kwas octowy, sodę, papier rotacyjny.

Danja. W końcu kwietnia 1933 r. zawarta została umowa handlowa duńsko-angielska, w myśl której Danja uzyskała na przeciąg trzech lat zapewnienie równomiernych dostaw głównych jej artykułów rolnych, a mianowicie: wieprzowiny, masła, jaj oraz olejów roślinnych, nasion traw itp. Jednocześnie Danja uzyskała zapewnienie bezcłowego przywozu bekonów i szynek oraz gwarancję dostawy conajmniej 62% importu angielskiego w zakresie bekonów i szynek z krajów pozabrytyjskich. Ponadto uzyskała Danja zniżki celne na szereg towarów, m. in. na kapelusze filcowe, towary ze sztucznego jedwabiu, materjały na dywany, przyrządy sportowe oraz zobowiązanie do niewprowadzania względnie niepodwyższania ceł na artykuły takie, jak: węgiel, koks, asfalt, maszyny do szycia, żelazo, stal, napoje spirytusowe itp. Danja zobowiązała się również do zakupu w Anglji conajmniej 60% swego ogólnego importu węgla. Ponadto zaś zobowiązała się sprowadzić taką ilość soli angielskiej w okresie trzech lat, jaka potrzebna będzie na cele przeróbki bekonów i szynek oraz masła eksportowanego do Anglji, a ponadto rafinowanej saletry, używanej dla konserwowania bekonów i szynek.

Powyższe zmiany weszły w życie z dniem 20 czerwca 1933 roku.

Egipt. Z mocą obowiązującą od dnia 1 maja 1933 r. wprowadził Rząd Egipski zmiany celne na cały szereg towarów. Zmianą tą objęte zostały towary: pomarańcze, mandarynki, owies, mąka pszenna, farby ziemne surowe, papier do fotografij, zapałki, wyroby korkowe, podeszwy, obcasy itp., wyroby jubilerskie, części instrumentów muzycznych, szczotki.

Jednocześnie z dniem 15 maja 1933 r. weszły w życie zmiany celne na przędzę bawełnianą, wyroby bawełniane, siatki do okien, materjały służące do wyrobów koszykarskich, czekoladę, wina, likiery i farby wszelkiego rodzaju w tutkach i pudełkach, wyroby z jedwabiu, wyroby dziane bawełniane, wyroby z blachy żelaznej i stalowej, podstawy do lamp itp.

Estonja. Obniżone zostało cło na tekturę do produkcji matryc drukarskich z Kor. 0,30 na Kor. 0,03. Jednocześnie Rząd Estoński wprowadził wzrot cła za podeszwy i kamasze skórzane, sprowadzane do wyrobu obuwia. W maju 1933 r. dopuszczone zostały do wolnego przywozu farby używane do malowania okrętów i preparaty bakterjologiczne. Rząd Estoński zniósł rozporządzenie odnośnie zwrotu cła za sprowadzane nieoczyszczone jelita.

Francja. Rozporządzeniem z dnia 29 kwietnia 1933 r. podwyższone zostało cło na maderę i portwein.

W maju (12) 1933 r. wprowadzone zostały nowe utrudnienia w zakresie importu do Francji, a mianowicie wprowadzone zostały opłaty od pozwoleń importowanych towarów, których przywóz do Francji jest skontyngentowany. Opłaty obejmują następujące artykuły: konie rzeźne — fr. 100,— od sztuki, bydło rogate — fr. 50,— od 100 kg żywej wagi, cielęta — fr. 50,— od 100 kg żywej wagi, barany o wadze od 10 kg i poniżej — fr. 5,— od sztuki, trzoda chlewna — fr. 75,— od 100 kg żywej wagi, prosięta — fr. 10,— od sztuki, drób żywy — fr. 100,— od 100 kg. brutto, króliki żywe — fr. 75,— od 100 kg brutto, świeża i chłodzona baranina — fr. 100,— od 100 kg brutto, wieprzowina — fr. 100,— od 100 kg brutto, wołowina — fr. 100,— od 100 kg brutto, baranina, wieprzowina i wołowina mrożona — fr. 100,— od 100 kg brutto, drób bity — fr. 200,— i fr. 300,— od 100 kg brutto, króliki bite — fr. 150,— od 100 kg brutto, konserwy mięsne — fr. 200,— od 100 kg półbrutto, jaja w skorupce — fr. 150,— od 100 kg brutto, albumina fr. 400,— od 100 kg brutto, żółtko niecukrzone — fr. 400,— od 100 kg brutto, żółtko sproszkowane — fr. 400,— od 100 kg brutto, masło — fr. 50,— od 100 kg netto, jęczmień w ziarnach — fr. 25,— od 100 kg brutto, mąka jęczmienna — fr. 40,— od 100 kg brutto, jęczmień śrutowany — fr. 35,— od 100 kg brutto, terpentyna, smoła, żywica itp. — fr. 10,— od 100 kg brutto, drewno zwyczajne — okrąglaki, z korą lub bez kory, o szerokości powyżej 60 cm. przy grubym końcu — fr. 3,— od 100 kg brutto, drewno zwyczajne ciosane lub tarte — fr. 8,— od 100 kg, słupy, belki itp. nieobrobione o długości powyżej 1,10 m i o pojemności najwyżej 60 cm w odziomkach — fr. 0,50 od 100 kg, otręby wszelkiego rodzaju — fr. 10,— od 100 kg, wyroby ciesielskie i stolarskie — fr. 25,— od 100 kg, drewno heblowane, szpuntowane, deski, fryzy itp. — fr. 30,— od 100 kg. Wyżej wymienione towary objęte są następującemi pozycjami taryfy celnej francuskiej: 1 bis, 4, 5, 6. 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 ter., 14 quatr. 14 quiquies, 16A; 16B, 18, 19, 34A, B, C, D, 37, 70, 115, 116, 128, 128 bis, 133, 165, 597 i 600. Należy zaznaczyć, że import towarów skontyngentowanych do Zagłębia Saary jest wolny od wspomnianych opłat pod warunkiem, że towary te będą skonsumowane na terytorjum Saary. Na wypadek reeksportu do Francji lub Algieru opłata licencyjna będzie pobierana.

Projektowana jest zwyżka ceł na oleje służące do produkcji mydła (poz. 110 taryfy celnej franc.), korniszony, ogórki, oliwki i kapary, przyczem na te ostatnie z fr. 33,— na fr. 160,— za 100 kg i wprowadzenie ryczałtowego podatku obrotowego od niektórych produktów spożywczych, m. in. od ryżu polerowanego 4%, innego 3% i soli kuchennej fr. 10,— od 100 kg: również projektowana jest zwyżka cła na wyroby fajansowe i szczotkarskie.

Przyjęty został przez Senat projekt zwyżki ceł na konserwy ze szparagów, które opłacać mają w przyszłości cło w wysokości fr. 600,— w generalnej i fr. 200,— w minimalnej taryfie celnej za 100 kg.

Ustanowione zostały kontyngenty na drzewo (poz. 128, 128 bis i 133 taryfy celnej franc.) na drugie półrocze 1933 r., przyczem Polska otrzymała przydział w wysokości 39.992 tony (19.996 t. kwartalnie), wyroby drzewne (poz. 597 i 600) 28 ton (14 ton na kwartał). Powyższe kontyngenty nie stosują się do Algieru, gdyż przydział kontyngentów uskuteczniony bywa przez Generalnego Gubernatora Algieru.

W dniu 16 czerwca 1933 r. przedłożony został Parlamentowi do zatwierdzenia projekt zwyżki celnej około 60 towarów taryfy celn. francusk. Zwyżką mają być objęte między innemi odpadki bawełniane, jodoform, kwas winny, farby, drobne wyroby szklane, linoleum, wyroby kaletnicze, wyroby kuśnierskie, wyroby nożownicze, ramy drewniane, wyroby koszykarskie itp.

W dniu 29 czerwca 1933 r. wprowadzone zostały opłaty od pozwoleń importowych od mięsa solonego wieprzowego — fr. 100.— od 100 kg i mięsa wieprzowego i wołowego preparowanego — fr. 150,— od 100 kg.

Gwatemala. Na mocy dekretu z dnia 29 kwietnia 1933 r. wprowadzony został cały szereg zmian w taryfie celnej Gwatemali. W większej części są to zniżki cła, m. in. na perfumerję, wyroby toaletowe itp., zwyżką objęte zostały w pierwszej linji wyroby z jedwabiu naturalnego i sztucznego. Pozatem wprowadzono około 50 nowych pozycyj w taryfie celnej.

Grecja. Z dniem 19 kwietnia 1933 r. weszło w życie nowe cło na drut żelazny, cynkowany i niklowany (poz. 71 a 3), które wynoszą obecnie 6 w taryfie generalnej, 4 w minimalnej od 100 kg.

Hiszpanja. Dodatkowa opłata przy pobieraniu ceł ustanowiona została w pierwszej dekadzie maja 1933 r. w wysokości 127,85%, drugiej — 127,57%, trzeciej — 128,62%. W pierwszej dekadzie czerwca — 127,71%, drugiej — 126.71% i w trzeciej — 126,92%.

W dniu 5 maja 1933 r. wydany został dekret o kontyngentowaniu przywozu do Hiszpanji produktów pochodzenia zwierzęcego. W myśl dekretu import produktów tych uzależniony jest od uzyskania zezwolenia Ministerstwa Rolnictwa, Przemysłu i Handlu.

Począwszy od 5 lipca 1933 r. pozwolenia przywozowe będą wydawane tylko w granicach faktycznego importu, dokonanego w analogicznych miesiącach roku ubiegłego. Powyższe zarządzenie odbije się niewątpliwie ujemnie na dalszym rozwoju eksportu jaj z Polski do Hiszpanji oraz uniemożliwi nam dalsze poczynania w kierunku rozszerzenia eksportu wędlin, drobiu, masła itp.

Holandja. W ciągu maja 1933 r. dokonane zostały dalsze zmiany w zakresie systemu kontyngentowania przywozu, mianowicie skontyngentowany został przywóz mąki żytniej w stosunku 100% przeciętnego importu z lat 1931, 1932. Na okres od 1 maja do 31 października skontyngentowany został przywóz kasz, od 12 maja 1933 r. wprowadzone zostały dodatkowe kontyngenty na przywóz porcelany (25%) i fajansu (20%). W okresie od 1 maja do 1 listopada kontyngentowi podlegać będzie przywóz jęczmienia, ponadto zaś w okresie od 1 maja br. do 1 lutego 1934 r. skontyngentowany jest przywóz niektórych rodzajów bielizny (za wyjątkiem trykotaży), przyczem wysokość kontyngentu ustalona została na 80% przeciętnego przywozu w odpowiednim okresie lat 1931/1932. Rozporządzeniem z dnia 22 maja 1933 r. wprowadzony został dodatkowy kontyngent na ubrania męskie i dla chłopców o 15%, damskie i dla dziewcząt o 10%. Rozporządzeniem z dnia 19 maja 1933 r. podwyższony został o 15% kontyngent przywozowy na trykotaże oraz materjały wełniane i półwełniane.

Indje Brytyjskie. Z dniem 8 czerwca 1933 r. weszła w życie zwyżka cła na wyroby bawełniane nie brytyjskiego pochodzenia. Obecnie cło wynosi 75% ad valorem (poz. 120/158 indyjskiej taryfy celnej).

Indochiny. Dekretem z dnia 30 czerwca 1933 r. wprowadzone zostały nowe przepisy dla komiwojażerów. Szczegóły są do przejrzenia w Państwowym Instytucie Eksportowym.

Irak. W dniu 29 kwietnia 1933 r. wprowadzona została nowa taryfa celna gruntownie zreformowana. Obejmuje ona między innemi zwyżki cła na obuwie (33 do 50%), szkło i wyroby szklane (9 do 33%), instrumenty elektryczne (5 do 20%), żelazo w barach i rury (8 do 11%), cukier, wyroby włókiennicze. Zniżone natomiast zostały cła na indygo, anilinę i piwo.

Irlandja. Z mocą obowiązującą od 4 maja 1933 r. wprowadzona została podwyżka stawek celnych na zapałki. W dniu 10 maja 1933 r. Parlament Irlandzki uchwalił szereg rezolucyj finansowych, dotyczących między innemi wprowadzenia nowych ceł, względnie zmian dotychczasowych stawek. Myślą przewodnią tych rezolucyj jest rozbudowa przemysłu irlandzkiego. Uchwałami temi objęte zostały artykuły metalowe, owoce, ubrania, tkaniny, materace, wyroby z blachy itp. W związku z powyższemi rezolucjami Rząd Irlandzki zniósł dotychczasowe cło specjalne, odnoszące się do importu niektórych towarów z W. Brytanji, rozciągając je jednocześnie na przywóz ze wszystkich krajów.

W końcu maja 1933 r. wprowadzono system pozwoleniowy w stosunku do następujących towarów: chleba, mąki pszennej i kukurydzianej, pszenicy, kukurydzy, owsa, siana i słomy, jęczmienia, żyta, paszy, grochu, fasoli itp. Wreszcie wprowadzono na okres próbny cło na nowe i używane beczki (wyjątek stanowią beczki

do masła) w wysokości 33⅓% na beczki pochodzenia brytyjskiego i 50% z innych krajów.

Japonja. Z mocą obowiązującą od 15 maja 1933 r. podwyższone zostało cło na proso z 50 cent. na 1 yena za 100 kg.

Jugosławja. Rozporządzeniem z dnia 30 maja 1933 r. zabroniony został import ziemniaków pochodzenia austrjackiego, jednocześnie z powyższem zniesiony został zakaz importu niektórych towarów z Austrji.

Kanada. W związku z ustaleniem się relacji funta angielskiego do dolara kanadyjskiego zniósł Rząd Kanadyjski z dniem 28 kwietnia 1933 r. stosowanie ceł dumpingowych w stosunku do towarów importowanych z W. Brytanji.

W myśl artykułu 23 układu handlowego z W. Brytanją ustalone zostało wprowadzenie w liście E. załączonej do traktatu zmiany, obejmującej stawki taryfy kanadyjskiej na niektóre chemikalja, odpadki aluminjowe, blachy, płyty, niektóre materjały bawełniane.

Litwa. Z dniem 30 maja 1933 r. wprowadzona została podwyżka stawek taryfy przywozowej, obejmująca około 50 pozycyj, przyczem podwyższenie stawek celnych dochodzi niejednokrotnie do 100% i wyżej. Podwyższone zostało między innemi cło na skóry Lit. 75,— od 1 kg (dot. bez cła), transmisje Lit. 1,— od 1 kg (dot. 0,50), węgiel kamienny, koks Lit. 0.0075 od 1 kg (dot. 0.005), produkty chemiczne (przeciętnie do 100%), naftalinę, naftę surową, farby, papier od 50 do 100%), kapelusze słomiane Lit. 3,— od sztuki (dot. Lit. 2,—), chmiel, forniery, gips, obuwie gumowe, meble żelazne itp.

Łotwa. Rozporządzeniem z dnia 8 maja 1933 r. wprowadzona została podwyżka stawek celnych na szereg artykułów, między innemi na jarzyny Łat. 1,20 (dot. 0,60), owoce — 0,75 (dot. 0,45), chmiel — 8,— (dot. 3,—), sól — 0.0025 (dot. bez cła), żelatynę — 4,50 (dot. 3,—), włosie — 7,— (dot. 5,—), tłuszcze zwierzęce dla celów przemysłowych — 0,24 (dot. 0,18), stearynę — 0,40 (dot. 0,20), wosk i parafinę 1,— (dot. 0,50), wyroby stolarskie i tokarskie 1,40 (dot. 1,—), naftę nieoczyszczoną 0.008 (dot. bez cła), mazut 0.005 (dot. bez cła), produkty chemiczne, glicerynę, wyroby kosmetyczne, biel cynkową i litopon — 0,60 (dot. 3,50), barwniki, maszyny i aparaty z żelaza, stal, drzewo itp., rury izolacyjne, papier i masę papierową, aksamit i plusz, liny i powrozy, tiul, ubrania męskie, damskie i dziecinne i inne.

Należy zaznaczyć, że władze łotewskie zamierzają zmniejszyć wysokość kontyngentów przywozowych na III-ci kwartał 1933 r. Projektowana jest zniżka na gips.

Niemcy. Na mocy traktatu z Holandją, wprowadzone zostały zmiany stawek celnych na produkty rolne takie jak: ziemniaki, warzywa, słoninę, sery, jaja, mleko, sól. Ze strony Holandji przyznany został Niemcom kontyngent na przywóz węgla w granicach przywozu z roku 1932.

Norwegja. Na mocy traktatu norwesko-angielskiego z dnia 15 maja 1933 r. zniżono cały szereg stawek celnych na wyroby bawełniane i przędzę bawełnianą, wełnę i wyroby wełniane, wyroby dziane, ubrania, niektóre maszyny. Norwegja zapewniła Anglji, że 70% swego całkowitego zapotrzebowania na węgiel pokrywać będzie importem węgla brytyjskiego.

Nowa Zelandja. Dekretem z dnia 16 marca 1933 r. weszły w życie zniżki cła na wyroby alkoholowe.

Panama. Dekretem z dnia 30 marca 1933 r. weszły w życie zmiany cła na szereg artykułów, między innemi na oleje jadalne, farbkę, kufry i walizy, cement, wapno, makaron, mleko skondensowane i sproszkowane, sery wszelkiego rodzaju i wody toaletowe.

Rozporządzeniem z dnia 20 maja 1933 r. obniżone zostało cło na obuwie dziecinne i płócienne.

Peru. Wprowadzona została podwyżka cła na taśmę filmową. Rozporządzeniem z dnia 13 maja 1933 r. zwolniony został z dodatkowych opłat celnych import chininy.

Persja. Według okólnika ogłoszonego w perskim dzienniku ustaw, wyczerpane zostały kontyngenty następujących towarów: szelek, wyrobów elastycznych, służących do wyrobu obuwia, kołnierzyków, bielonych tkanin bawełnianych, naczynia stołowego z porcelany, przedmiotów domowego użytku, rowerów, wozów ciężarowych, kapeluszy, wyrobów toaletowych, ceraty, zamków, rur, drutu itp.

Palestyna. W związku z wprowadzeniem zwyżki cła na piwo zmieniona została opłata akcyzowa, która wynosi obecnie od butelki o zawartości 0.4 litra —

10 milsów, od 0.4 do 0.8 litra — 20 milsów, powyżej 0.8 litra — 25 milsów i od piwa w beczkach — 20 milsów od 1 litra.

Portugalja. Dekretem z dnia 16 maja 1933 r. wprowadzony został szereg podwyżek stawek celnych między innemi na skóry przerobione, drzewo tarte, wyroby dziane wełniane, dywany wełniane, plusz i aksamit, wyroby bawełniane, bibułkę papierosową, kapelusze. Podwyżki stawek celnych skierowane zostały głównie w stosunku do towarów, stanowiących przedmiot eksportu francuskiego na rynek portugalski.

Dotychczasowe dodatkowe cło w wysokości 5% w stosunku do państw traktatowych podwyższone zostało z dniem 26 czerwca 1933 r. do 33%.

Rumunja. Począwszy od 1 lipca 1933 r. spodziewana jest zmiana dotychczasowych przepisów reglamentacyjnych.

Z dniem 9 maja 1933 r. włączone zostały do systemu kontyngentowania towarów artykuły takie jak: tran, tłuszcze zwierzęce techniczne, oraz oleje roślinne w stanie stałym.

Stany Zjednoczone. Komisji Taryfowej przedłożony został do rozpatrzenia projekt rewizji cła na buty skórzane, skóry kozie, welwet bawełniany, bawełnę, sieci na ryby, zapałki, piwo i inne napoje słodowe.

Z dniem 1 lipca wprowadzona zostaje reglamentacja przywozu nasion w małych paczkach papierowych. Import będzie dozwolony tylko za uzyskaniem pozwolenia.

Syrja i W. Liban. Rozporządzeniem z dnia 9 maja 1933 r. wprowadzone zostały podwyżki cła na zboża (poz. 28) — taryfa maksymalna 330 PLS., minimalna 165 od 100 kg brutto, żyto (poz. 29) 290 i 145 PLS. za 100 kg brutto, jęczmień (poz. 30) a) czarny 126 — 63 PLS. b) inny — 126 — 63 PLS., owies (poz. 31) — 130 — 65 PLS., kukurydza (poz. 33) — 76 — 38 PLS., mąka pszenna (poz. 36) — 200% — 100% ad valorem, mąka żytnia (poz. 36 bis) — 200% — 100% ad valorem, mąka kukurydziana (poz. 39) — 140 — 70 PLS. od 100 kg brutto, grysik (poz. 40A) — 272 — 136 PLS. od 100 kg.

Z dniem 17 maja 1933 r. wprowadzono ulgi celne na cały szereg artykułów służacych dla celów pielęgnacji roślin i zwierząt, jak również na filmy na temat hodowlany, służące jako propaganda.

Z dniem 31 maja 1933 r. obowiązują nowe cła na puste pudełka do zapałek bez etykiet — taryfa maksymalna — 1.200 PLS. normalna — 600 PLS., z etykietami — 1.400 PLS., normalna 700 PLS. od 100 kg netto i gotowe deseczki te same cła co wyżej.

Szwajcarja. Z dniem 25 maja 1933 r. skontyngentowane zostały następujące towary: kwiaty cięte (poz. 207), rośliny żywe z korzeniami (poz. 210) śniegowce (poz. 270/271), przędza wełniana surowa (poz. 460/464), przędza wełniana bielona i farbowana (poz. 465/468), podwozia do samochodów (poz. 522), rowery i ramy rowerowe (poz. 916/917b). Wprowadzone jednocześnie zwyżki cła obejmują wełny sztuczne (poz. 458) z 2 na 110 fr., akumulatory (poz. 950) z 40 na 110 fr., karbid (poz. 1010) z 0.50 na 10 fr. i stearynę (poz. 1134) z 3 na 15 fr.

Na mocy rozporządzenia z dnia 23 maja 1933 r. degras (tłuszcz garbarski) opłaca cło według pozycji 1121 (dotychczas poz. 1134), co się równo obniżce cła z 3 do 1 fr. od 100 kg.

Na mocy decyzji z dnia 12 czerwca 1933 r. z mocą obowiązującą od 13 czerwca 1933 r. import roślin strączkowych, a mianowicie fasoli (poz. 8), grochu (poz. 9) i innych strączkowych (poz. 10), nasion wyki (poz. 220) dozwolony jest tylko za uzyskaniem pozwolenia.

Przyjęty został projekt zwyżki cła na herbatę i kawę, przyczem zwyżki będą obowiązywać do 1937 r.

Z dniem 26 marca 1933 r. weszły w życie zwyżki cła na tytoń i wyroby tytoniowe.

Szwecja. Zawarty z dniem 15 maja 1933 r. traktat szwedzko-angielski wprowadza obniżkę stawek taryfy celnej szwedzkiej na konfitury, wyroby cukiernicze, konserwy roślinne, tkaniny, ubranie, wyroby azbestowe, gramofony, dekstrynę, krochmal, ceratę itp. Należy nadmienić, że Szwecja zobowiązała się pokrywać 18% swego całkowitego zapotrzebowania na węgiel importem węgla angielskiego.

Na posiedzeniu parlamentu w dniu 7 czerwca 1933 r. zapadła decyzja wprowadzenia całego szeregu zmian taryfowych, które w najbliższej przyszłości mają wejść w życie. Między innemi ma ulec zniżce cło na artykuły do lutowania i szwej-

sowania (poz. 219) z 40 na 20 Kor. Podwyższone ma być cło na napoje słodowe (poz. 145) z 21 na 25 örów, przędzę lnianą (poz. 437, 443, 444), części do rur (poz 786) itp.

Tunis. Rozporządzeniem z dnia 9 maja 1933 r. zabroniony został import i tranzyt bydła, jelit i skór surowych z Algieru.

Turcja. Dnia 30 maja 1933 r. parlament turecki uchwalił nowelę do ustawy i taryfy celnej z dnia 1 czerwca 1929 r. Nowa ustawa weszła w życie już następnego dnia, tj. 31 maja 1933 r. Ustawa, poza wprowadzeniem pewnych zmian co do sposobu obliczania i wymiaru opłat celnych, zawiera następujące zasadnicze postanowienia: 1-o zmienia dotychczasowe stawki celne, około 260 pozycyj taryfowych na ogólną ilość 860, to znaczy około 30% pozycyj tureckiej taryfy celnej: 2-o upoważnia rząd do dalszego stopniowego zwiększania tychże stawek, o ileby wymagała tego ochrona krajowego przemysłu. Zmiana stawek celnych idzie w dwóch kierunkach — obniżenia ceł na surowce niezbędne dla tureckiego przemysłu, oraz zwiększenia w różnych wysokościach przeciętnie około 50% stawek na szereg innych artykułów tureckiego importu.

Węgry. Z dniem 3 maja 1933 r. rozszerzono system pozwoleń przywozowych na szereg nowych artykułów, jak: piwo, krochmal, tłuszcze jadalne, śruby, łańcuchy, maszyny drukarskie, maszyny do prania, maszyny do sortowania i mieszania węgla, koksu, torfu, asfaltu itp.

Rozporządzeniem z dnia 7 czerwca 1933 r. wprowadzono nowy podatek od żarówek i części radjowych.

W. Brytanja. Dnia 28 kwietnia 1933 r. ogłoszone zostały zmiany w obowiązującej taryfie celnej, a mianowicie szereg zwyżek taryfowych na kartofle. Dawna stawka, wynosząca £ 1,— od tony, podwyższona zostaje do £ 2,— od tony w okresie od 5 maja do 31 sierpnia. Cło to odnosi się do kartofli starych, ponieważ młode kartofle opłacają cło w wysokości £ 4.13.4 od tony. Drożdże 4 szyl. za cwt. (dot. 10% ad valorem), koszyki 30%, rękawiczki dziane 30% (dot. 20%), wyroby garncarskie — 30% (dot. 15—20%), rury kanalizacyjne 25 szyl. za cwt. (dot. 15—20%), olej lniany — £ 3.10.0 za tonę (dot. 15%), opał torfowy — 20% ad valorem (dot. 10%), obuwie gumowe: buty gumowe — 4 szyl. za parę (dot. 20% ad valorem + 2 pensy, lub 3 pensy za parę), buty gumowe małe 1½ szyl. za parę, obuwie sportowe 8 pensów za parę, inne rodzaje — 10 pensów do 1 szyl. za parę.

W dniu 24 kwietnia 1933 r. podpisano w Londynie układ handlowy pomiędzy Danją i W. Brytanją. Umowa przewiduje między innemi fiksację bezcłowego przywozu dla bekonu i szynek oraz fiksację obecnie obowiązujących stawek celnych na masło i jaja. Pozatem rząd angielski zobowiązuje się nie wprowadzać reglamentacji przywozu duńskiego bekonu i szynek, masła i jaj lub śmietanki. Podstawą do określenia kontyngentów będzie t. zw. porozumienie dobrowolne osiągnięte w drodze wspólnych konferencyj.

W dniu 15 kwietnia zawarty został angielsko-niemiecki układ taryfowy. Ze zniżek celnych udzielonych przez W. Brytanję Niemcom interesuje nasz eksport zniżka celna na naczynia emaljowane z 25% do 20% ad valorem.

W związku z zakazami antisowieckiemi, obowiązującemi od dnia 25 kwietnia 1933 r., ogłoszono w dniu 25 kwietnia 1933 r. przepisy co do świadectw pochodzenia, wymaganych przy przywozie powyższych artykułów z innych państw. Przepisy te obejmują następujące artykuły: masło, pszenicę w ziarnie, jęczmień w ziarnie, owies w ziarnie, kukurydzę w ziarnie, drób i dziczyznę, bawełnę surową, włączając nieobrobione odpadki bawełniane, oleje naftowe, drzewo tarte, heblowane lub obrobione (włączając w to kopalniaki i inne drzewo kopalniane, klepki i podkłady kolejowe), wyroby drzewne, a mianowicie: dykty i wyroby drzewne budowlane (włączając w to ramy okienne, drzwi, bramy itd. i części powyższych. Wymagane powyższem zarządzeniem konsularne świadectwo pochodzenia różni sie od wzoru świadectwa pochodzenia ustalonego w traktacie polsko-angielskim. Musiano bowiem udowodnić, że dany towar nie był wyprodukowany w Rosji Sowieckiej, względnie, że conajmniej 25% jego wartości przypada na proces przeróbczy w państwie trzeciem. Świadectwa pochodzenia muszą być legalizowane w konsulatach: opłaty za legalizację wynoszą: przy wartości towaru do £ 20,— — 14,75 szyl., powyżej — 28.25 szyl.

Z dniem 27 czerwca 1933 r. weszły w życie zwyżki cła na następujące artykuły: drzwi drewniane o długości najmniej 6 i szerokości 2 stopy — 2 szyl. lub 20% ad valorem (dotychczas 15% ad valorem), bloki podłogowe, parkiety — 20%

ad valorem (dot. 10—15% ad valorem), wełnę drzewną 25 szyl. od longtony (dot. 20% ad valorem), klepki do beczek — 20% ad valorem (dot. 10%), szpule do miar, wyrzynane bloki drewniane na prawidła do butów — 10% (dot. 20%), kapelusze — 25% ad valorem (dot. 20% ad val.), koronki — 30% ad valorem (dot. 20% ad val.), węgiel 20% ad valorem (dot. 10% ad valorem).

Komisji Taryfowej przedłożone zostały do zatwierdzenia następujące zmiany celne: wprowadzenie na listę towarów wolnych od cła — nieobrobionego lnu i odpadków jutowych i konopnych, wyrobów pończoszniczych, zwrot cła na rączki do młotów, szpadli, na skóry surowe i wyprawione.

Włochy. Dekret z dnia 13 kwietnia 1933 r. przewiduje zmiany zarządzeń represyjnych, stosowanych do towarów pochodzących z krajów, które utrudniają przywóz towarów włoskich. Mianowicie w stosunku do towarów importowanych z krajów nie posiadających z Włochami traktatu handlowego, względnie z krajów, które nie odnowiły wygasłych traktatów handlowych, stosowane będą następujące dodatkowe opłaty celne, wynoszące dla surowców 20%, żywych zwierząt i artykułów spożywczych — 30%, półfabrykatów — 30%, oraz wyrobów gotowych — 40%. Towary importowane do Włoch z krajów traktatowych bez cła opłacać będą stawkę, wynoszącą 20% ad valorem.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również adresy odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza okręgu Izby (Pomorze) udziela się informacyj po nadesłaniu 1 zł. na koszta pocztowe.

252. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni posiada wykaz firm belgijskich interesujących się importem z Polski następujących artykułów:
   1. tkaniny drukowane i konfekcja damka, tkaniny bawełniane drukowane, muślin wełniany, żorżety; tkaniny gładkie i fantazyjne; tkaniny płaszczowe,
   2. skóry; obuwie skórzane i gumowe,
   3. materjały włókiennicze, norymberszczyzna ,
   4. meble trzcinowe i drewniane wszelkiego rodzaju,
   5. drzewo obrobione, artykuły stolarskie i ciesielskie, meble gięte; kopalniaki; przedmioty srebrne,
   6. przedmioty fajansowe, porcelanowe (lampy, wazony, zabawki), artykuły dla palaczy, etc. wieńce pogrzebowe; artykuły modne,
   7. wosk zwierzęcy i roślinny; olej rozpuszczalny, barwniki-pigment, lak, formol, kreozol,
   8. artykuły spożywcze, mięso, wędliny,
   9. wazelina, parafina,
   10. nasiona buraków,
   11. mięso świeże, solone, wędliny, jaja,
   12. fajans, ceramika, porcelana,
   13. artykuły gospodarstwa domowego, fantazyjne, fajans, porcelana, okucia, nakrycia stołowe.

253. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni poda zainteresowanym adresy firm czechosłowackich, pragnących nawiązać stosunki handlowe z firmami polskiemi.

254. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni poda zainteresowanym adresy firm angielskich z następujących branż:
Importerzy puchu i pierza.
Importerzy materjałów leśnych.
Producenci artykułów nożowniczych.
Producenci barwników anilinowych.
Części składowe do rowerów.
Narzędzia ciesielskie.
Narzędzia inżynieryjne.
Narzędzia szewskie i rymarskie.
Narzędzia warsztatowe.
Producenci polewy do kafli.

Szpat rzeczny i polny.
Kaolina.
Polewa emaljerska.
Producenci części do rowerów.
Chemikalja techniczne.
Oleje zwierzęce i eteryczne.
Producenci termometrów.
Importerzy drzewa.
Pończochy gumowe.
Farby anilinowe.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

ZMIANY W TARYFACH TOWAROWYCH.

Druga dekada lipca br. przyniosła znów pokaźną ilość zmian taryf towarowych, wprowadzonych przeważnie, z wyjątkami poniżej wyszczególnionemi, z ważnością od 20 lipca 1933 r.

W Taryfie Część IB obniżono znacznie zbyt wygórowane opłaty ryczałtowe za dostarczenie wagonów-lodowni PKP do przewozu przesyłek zagranicę za przebiegi kolejami zagranicznemi. W dotychczasowej wysokości pozostały tylko opłaty za przebieg kolejami czeskosłowackiemi, które stosunkowo były najtańsze.

W klasyfikacji towarów zamieszczono dwie nowe pozycje, a mianowicie poz. 93 słoma z prosa dzikiego (sergo) do wyrobu miotełek i szczotek kl. 8-II i poz. 664 trójchloretylen kl. 5-I.

W wykazie towarów, które kolej uprawnioną jest przewozić w wagonach niekrytych, skreślono półfabrykaty kołodziejskie z drzewa, nieświdrowane, nieheblowane i inaczej nie obrobione. W wykazie przesyłek, podlegających uiszczaniu przewoźnego zgóry, skreślono szmaty.

W Taryfie Część II Zeszyt 1b obszar ważności taryfy wyjątkowej B8. na nasiona oleiste przy dowozie do stacyj, przy których znajdują się olejarnie, który ograniczony był, pominąwszy przejścia graniczne, na stacje nadawcze, położone w okręgach Dyrekcyj kolejowych wileńskiej, lwowskiej i stanisławowskiej, rozszerzono na wszystkie stacje PKP.

W taryfie wyjątkowej C13 na dziczyznę (zwierzynę i ptactwo dzikie) obniżono opłaty na odległości ponad 310 km, o 25%, przyczem zniżoną w ten sposób opłatę za 310 km, stosuje się na odległości bliższe, dopóki obliczenie według ulgi dotychczasowej za rzeczywistą odległość nie da opłaty tańszej.

Ulgę taryfową taryfy wyjątkowej D2 na wiklinę koszykarską i kije wiklinowe, nieokorowane, stosowaną dotychczas tylko przy przesyłkach, adresowanych do zakładów koszykarskich, przyznano także przy nadaniu przesyłek do beczkarni.

Taryfę wyjątkową K3 rozszerzono na kostkę brukową cementową z poz. 1148 K1.

W taryfie wyjątkowej R5 zamieszczono ulgę 25% na przewóz łodzi i ich części w przesyłkach drobnicowych, co również uwzględniono przy specjalnie ulgowem obliczaniu przewoźnego za łodzie, nie mieszczące się w wagonie krytym, od wagi rzeczywistej, najmniej 750 kg, według p. 5 tej taryfy wyjątkowej.

W Taryfie Część II Zeszyt 2 przedłużono do 12 miesięcy okres 6-miesięczny, przez przeciąg którego zboże w ziarnie i ziarna roślin strączkowych, dowożone do portów dla wywozu morzem, mogą być przechowywane na składzie w portach polskich bez utraty prawa do ulgi taryf portowych, z której przesyłki korzystały przy dowiezieniu do stacyj portowych.

W tar. wyj. PC8 na wywóz dziczyzny przez porty polskie przeprowadzono 25% obniżenie stawek opłat przewozowych w sposób przy tar. wyj. C13 omówiony.

W tar. wyj. PJ3 obniżono opłaty na wywóz karbidu przez porty polskie o dalsze 10%.

W tar. wyj. PM1 na przywóz fosforytów mielonych przez porty polskie rozszerzono obszar jej ważności wymienieniem stacji Będzin i Nowy Bytom tow. oraz punktu granicznego pod Rojcą do wywozu za granicę celna z ustanowieniem dla tego przejścia granicznego stawki 132 gr od 100 kg, stosowanej w drodze zwrotu

W warunkach stosowania tej taryfy wyj. skreślono postanowienie, że przesyłki winny być adresowane do fabryk przetworów chemicznych po udowodnionem przewiezieniu tą drogą 3000 t rocznie przez jednego nadawcę lub grupę nadawców.

W tar. wyj. PO1 było przeprowadzone z dniem 1 lipca br. podwyższenie kontyngentu refakcyjnego w p. 5 tej tar. wyj. z 750 na 4000 t., natomiast w p. 4 Warunki stosowania nie zmieniono cyfry rocznego kontyngentu z 3000 t na 16.000 t, wskutek czego refakcja była dostępną zarówno przy przewiezieniu 4.000 t kwartalnie, jak i 3.000 t rocznie. Obecnie usunięto dodatkowo tę rozbieżność.

W Aneksie do Taryf Część II zamieszczono nową poz. c12 na dowóz do fabryk przetworów krwi w Warszawie krwi płynnej na cele przemysłowe, z deklasyfikacją kl. 15 na 17.

Do poz. d6 na wywóz materjału drzewnego przez porty polskie włączono słupy telegraficzne i telefoniczne z drzewa iglastego oraz tyki i żerdzie z drzewa liściastego.

Nowa poz. g9 umożliwia wywóz piwa do Ameryki przez porty polskie z Grodzisk Wlkp., skąd tańszym był dowóz do Szczecina.

W poz. k6 wprowadzono od 13 lipca br. 50% obniżenie ulgowych stawek opłat przewozowych tej poz. na dowóz cegieł budowlanych od stacyj, leżących w odległości 201 do 400 km do Warszawy, Błoń, Falenicy, Grodziska Mazowieckiego, Jabłonnej, Miłosnej, Otwocka, Ożarowa, Płochocina, Pruszkowa, Rembertowa, Wawru i Wołomina.

W poz. m3 na przewóz soli potasowych obniżono opłaty na czas od 1 maja do 31 lipca br. o 5%.

Nowa poz. r4 wprowadza ulgowe stawki opłat przewozowych na import odpadków z elektrodów przez porty polskie do Katowic.

Wreszcie w poz. d13 zrównano ulgę na wywóz drzewa celulozowego przez suche przejścia co do wymiaru z ulgą, dostępną dotychczas tylko przy wywozie przez porty polskie.

W taryfie związkowej polsko-czeskosłowackiej dopuszczono na żądanie interesantów czeskosłowackich do przewozu zsypem otręby i mąkę pastewną. Wewnętrzna taryfa polska dopuszcza do przewozu otręb zsypem, ale nie mąki pastewnej. Należałoby zatem zezwolić również i w wewnętrznej naszej taryfie na takie samo udogodnienie naszym nadawcom mąki pastewnej, z jakiego korzystać będą obecnie eksporterzy czescy.

Pozatem zasługuje na uwagę obniżenie stawek opłat przewozowych w tej taryfie na przewóz cebuli węgierskiej od przejść granicznych czeskosłowacko-węgierskich Helemba, Linhartovce, Siatoros i Kehnec do stacyj portowych polskich i rozszerzenie taryfy Nr. 224 na wyciągi (ekstrakty) garbarskie.

W Taryfie związkowej polsko-niemieckiej Część II Zeszyt 1 dotychczasowe taryfy artykułowe Nr. 12 do 24 zastąpiono nowym nakładem w formie pojedynczych kartek.

Od sierpnia u. r. obowiązuje zarządzenie, że w komunikacji z Austrją w kierunku z Polski nadawca musi opłacić zarówno przewoźne jak i opłaty dodatkowe oraz inne koszty, powstałe na przebiegu do punktu granicznego czesko-słowacko-austrjackiego i że przesyłek takich nie można obciążać ani zaliczkami ani też zaliczeniami. Obecnie wyjaśnia Ministerstwo Komunikacji, że przymus ten opłacania należności przewozowych i innych opłat przez nadawcę nie odnosi się do przesyłek, nadawanych do granicznych stacyj austrjacko-włoskich i austrjacko-szwajcarskich Brennero, Buchs (St. Gallen), San Candido, St. Margarethen i Tarvisio Centrale.

Art. 4 Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi postanawia w § 1. że przedmioty, wyszczególnione w Załączniku I do tej Konwencji są wyłączone od przewozu lub są dopuszczone do przewozu warunkowo na warunkach wskazanych w wymienionym załączniku, § 2 tego art. K. M. T. zezwala jednak państwom, uczestniczącym w Konwencji, ustalanie w drodze odrębnych umów między sobą, ażeby pewne przedmioty, wyłączone od przewozu według K. M. T. były przyjmowane do przewozu między odnośnemi państwami pod pewnemi warunkami, albo też by przedmioty, wyszczególnione w Załączniku były dopuszczone do przewozu między temi państwami na warunkach lżejszych. Tego rodzaju lżejsze umowne postanowienia były ogłoszone w r. 1931 na obszarze Polski, Austrji, Czechosłowacji, Danji, Italji, Jugosławji, Niemiec, Norwegji, Rumunji i Szwecji. Obecnie rozszerzono te postanowienia także na komunikację tych państw z Italją, Holandją i Węgrami, przyczem zmieniono cokolwiek umowne postanowienia, co ogłoszono z ważnością od 1 lipca br. w formie rozporządzenia Ministra Komunikacji, wydając

równocześnie odnośne przepisy jako Dodatek III do Taryfy Międzynarodowej na przewóz towarów kolejami żelaznemi.

Po trwającem już od 1 czerwca br. unieważnieniu taryf związkowych niemiecko-rumuńskiej, austrjacko-rumuńskiej, czechosłowacko-rumuńskiej i węgiersko-rumuńskiej zdołały wreszcie odnośne Zarządy kolejowe uzyskać ze swej strony za przykładem kolei polskich przywrócenie ważności odnośnych taryf od 25 lipca br. aż do czasu ustalenia nowych. Ponieważ jednak wyjście z użycia taryf polsko-rumuńskich odroczone było tylko do końca lipca br., a dalsze przedłużenie ich ważności nie uzyskało przyrzeczonej zgody ze strony Zarządu kolei rumuńskich na czas, wskutek czego nie mogła być na czas ogłoszoną ważność dalsza tych taryf, nastąpił przykry stan beztaryfowy w komunikacji polsko-rumuńskiej, który najprawdopodobniej w tych dniach będzie uchylony.

W międzyczasie jednak Zarząd PKP ogłosił zgodnie z żądaniami interesantów bardzo celowe zarządzenia w ramach swej taryfy wewnętrznej, ofiarując zarówno na import, jak i na eksport rumuński ze swej strony te ulgi, jakie taryfa polsko-rumuńska portowa zawiera. Zarządzenie to przyznaje ulgowe stawki taryfowe na przewóz od portów polskich do granicy Państwa pod Śniatynem bawełny, odpadków bawełny, przędzy, skór, szmat, wyrobów żelaznych i towarów wszelkiego rodzaju pod warunkiem przewiezienia najmniej rocznej ilości 7000 t, tych towarów z wliczeniem ilości przewiezionych od początku roku do końca lipca br. Stawki opłat przewozowych są trojakiego rodzaju, droższe dla przesyłek na Bukowinę, tańsze do stacji Besarabji i Mołdawji, a najtańsze dla przesyłek do reszty stacyj rumuńskich.

Dla eksportu rumuńskiego przyznano w kierunku odwrotnym na przewóz najmniej 8000 ton drzewa gatunków, wyliczonych w poz. d6 Aneksu do taryfy polskiej wewnętrznej, od granicy Państwa pod Śniatynem Załuczem stawkę 140 gr, do portów polskich, za przewóz melasy 10 t 220 gr, 15 t 210 gr, za najmniej 3000 t. na przewóz makuchów 222 gr za najmniej 5000 t, na przewóz jaj 5 t 974 gr, 10 t 809 gr, 15 t 742 gr, za najmniej 7000 t, przewiezionych w ciągu roku, wliczając ilości, przewiezione od 1 stycznia br.

Ulgi te są dostępne w drodze reklamacji, a także za złożeniem odpowiedniego zabezpieczenia w drodze kartowania odrazu przy nadawaniu towarów.

Prowizoryczne to zarządzenie chroni interesantów przed stratami nawet na czas niemożliwości stosowania taryfy związkowej.

TARYFA PRZEŁADUNKOWA NIEMIECKO - WĘGIERSKO - DUNAJOWA.

Dnia 1 sierpnia br. weszła w życie wymieniona w nagłówku taryfa kombinowana kolejowo-dunajowa dla komunikacji towarowej między niemieckiemi portami morskiemi a portami dunajowemi węgierskiemi, z przewozem towarów kolejami niemieckiemi między portami morskiemi niemieckiemi a portami dunajowemi w Regensburg i Passau a Dunajem, między wymienionemi dwoma niemieckiemi portami dunajowemi a węgierskiemi. Wydanie tej taryfy poprzedziło wydanie takiej samej kombinowanej taryfy niemiecko-austrjackiej. Podczas gdy żegluga rzeczna na Renie, Łabie i Odrze przewozi ładunki wprost z portów morskich i dowozi je również bezpośrednio do portów morskich, współzawodnicząc temsamem z kolejami niemieckiemi, żegluga dunajowa dostarcza w Regensburg i Passau towary do przewozu kolejami niemieckiemi i od tych kolei przyjmuje towary do dalszego przewozu Dunajem. Już przez to samo polityka taryfowa kolei niemieckich popiera życzliwie kombinowaną komunikację kolejowo-dunajową, zwłaszcza, że tani rzeczny dowóz towarów Dunajem z i do krajów naddunajskich, Czechosłowacji, Austrji, Węgier, Jugosławji, Rumunji i Bułgarji a z przeładunkiem w Gałacu do statków morskich, także i ze wzgl. do portów lewantyńskich ściąga na tę drogę przewóz towarów z i do portów niemieckich. Przytem prze-

wóz Dunajem w porównaniu do przewozu kolejami nie jest zbyt długotrwałym, gdyż przewóz trwa z Budapesztu do Hamburga 10 dni. Stawki opłat przewozowych tej nowej taryfy są nader niskie, zwłaszcza są stawki opłat przewozowych do Szczecina ustalone w ten sposób, by były bezwarunkowo niższemi od stawek opłat przewozowych od stacyj węgierskich do portów polskich i odwrotnie.

W związku z omawianą kombinowaną kolejowo-dunajową taryfą wydały koleje niemieckie nowe wydanie swego zeszytu taryf wyjątkowych dla portów morskich SD4, regulującego w ramach niemieckiej taryfy wewnętrznej komunikację między niemieckiemi portami morskiemi a portami dunajowemi Regensburg i Passau. przejściami kolejowemi na tych stacjach oraz przejściami granicznemi niemiecko-austrjackiemi w Salzburgu i Kufstein. Taryfy wyjątkowe SD4 zawierają stawki dwojakie A i B. Stawki A stacyj portowych Regensburg i Passau stosuje się tylko w komunikacji z Czechosłowacją, stawki A stacyj granicznych niemiecko-austrjackich Passau, Salzburg i Kufstein tylko w komunikacji z Węgrami, zaś stawki B tylko w komunikacji z Włochami, Jugosławją, Bułgarją, Rumunją, Turcją i Grecją. Podczas gdy wyżej omówiona kombinowana taryfa kolejowo-dunajowa wykorzystuje taniość frachtów dunajowych do związania obrotów towarowych z Węgrami z portami niemieckiemi, taryfy wyjątkowe SD4 usiłują skierować do niemieckich portów morskich obrót towarowy wszystkich wymienionych krajów także przy przewozie wyłącznie kolejami.

O ile te nowe taryfy okazują agresywność kolei niemieckich wobec stanu posiadania polskich kolei i portów morskich, posiadają PKP odpowiedni aparat do obronienia swego stanu posiadania w związkowych taryfach polsko-rumuńskiej, polsko-bułgarskiej, polsko-czechosłowackiej i polsko-adrjatyckiej, natomiast daje się odczuwać **brak odpowiedniego aparatu taryfowego dla odparcia agresywności niemieckiej w komunikacji z Węgrami i Austrją.** Z Austrją posiadamy tylko związkowe taryfy na przewóz węgla i żywych zwierząt, a związkowa taryfa polsko-węgierska dostosowaną jest tylko do potrzeb obustronnego importu i eksportu, a zupełnie nie uwzględnia potrzeb obrotu towar. przez porty polskie morskie z Węgrami. Brak zeszytu portowego w związkowej taryfie polsko-węgierskiej opóźni obronę interesów polskich portów, zagrożonych przez nowo wydane dwie taryfy niemieckie, spowoduje jednak zapewne czynniki miarodajne do wypełnienia tego braku, który od tak dawna odczuwany jest przez sfery interesowane w naszych portach. Nie należy przytem zapominać, że taryfa polsko-węgierska również otwiera dostęp do Dunaju i możliwość wykorzystywania taniej drogi dunajowej z rozbudowanego ostatniemi laty ogromnie portu Budapest Csepel. Ze względu, że obecnie w nowo zmienionej polsko-czeskosłowacko-dunajowej taryfie straciliśmy możność korzystania z drogi dunajowej od Bratislavy do portów górnego biegu, jak Wiedeń, Regensburg, możliwość ta istnieje z Budapesztu, wobec czego i z tego powodu taryfa dla komunikacji portów naszych z Węgrami winna być jaknajdogodniejsza.

Niemniej celową byłaby rozbudowa taryfy związkowej polsko-austrjackiej.

E. B.

W SPRAWIE ŁADOWANIA ŚWIŃ NA STACJACH POWIATU ŚWIECKIEGO Z PRZEZNACZENIEM DO AUSTRJI.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku wznowiła z dniem 28 lipca 1933 r. ładowanie świń na stacjach powiatu Świeckiego z przeznaczeniem do Austrji, przerwane w dniu 26 kwietnia 1933 r.

W SPRAWIE ODWOŁANIA OBOWIĄZKU KOLEI NAPEŁNIANIA LODEM WAGONÓW LODOWNI NA ST. BYDGOSZCZ.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że wobec wyczerpania się zapasów lodu w składach stacji Bydgoszcz zostało wstrzymane od dnia 6 sierpnia 1933 roku, aż do odwołania przewidziane w części I-B § 90 Taryfy Towarowej napełnianie i uzupełnienie lodem wagonów-lodowni przez kolej na wymienionej stacji. Od tegoż terminu nadawcy upoważnieni zostali do bezpośredniego napełniania wagonów-lodowni lodem własnym.

DOSTAWA BAGAŻU KOLEJOWEGO ODBIORCOM DO MIESZKAŃ.

Z dniem 20 lipca br. wprowadziły Polskie Koleje Państwowe dostawę bagażu, nadanego za kwitem bagażowym, do mieszkań odbiorców za pośrednictwem kolejowych przedsiębiorstw odwózkowych na stacjach Warszawa, Łódź, Lublin, Poznań, Inowrocław, Gdynia, Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Krynica, Zakopane, Lwów, Lwów Podzamcze, o ile właściciel bagażu wyrazi to życzenie przy nadawaniu bagażu lub na stacji przeznaczenia. Opłata za odwózkę bagażu wynosi w Gdyni i Bydgoszczy po 75 gr od każdych rozpoczętych 50 kg wagi bagażu. W innych stacjach opłaty są różnej wysokości, tańsze w Krakowie i Katowicach (po 50 gr od 50 kg), najtańsze w Krynicy i Zakopanem (po 40 gr od pierwszych 50 kg, a po 20 gr od każdych następnych 50 kg). W innych stacjach opłaty są droższe, w Warszawie i Łodzi 1,80 zł, Poznaniu 1,30 zł, Lublinie i Inowrocławiu 1 zł, Lwowie i Lwowie Podzamczu 80 gr, od pierwszych 50 kg, z tem jednak, że we wszystkich stacjach w których opłaty są droższe od gdyńskich i bydgoskich, za każdych dalszych rozpoczętych 50 kg wagi bagażu liczy się tylko połowę tych kwot, a nie opłaty w pełnej wysokości, jak w Gdyni i Bydgoszczy. Możnaby zatem zredukować i w obu tych stacjach dopłatę za bagaż, którego waga przekracza 50 kg z 75 gr na 40 gr od każdych dalszych 50 kg. E. B.

PRZEPISY ZASADNICZE BUDOWY I EKSPLOATACJI KOLEI NORMALNOTOROWYCH UŻYTKU PUBLICZNEGO.

Z początkiem lipca br. weszły w życie nowe przepisy zasadnicze budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego w miejsce obowiązujących dotychczas przepisów, wydanych poraz pierwszy rozporządzeniem Ministra Komunikacji z 2 grudnia 1931 r.

Przepisy te istotnych zmian nie wprowadziły. W ustępie o posterunkach ruchu opuszczono definicje stacji, mijanek, przystanków i posterunków odgałęźnych, bocznicowych, osłonnych i następczych, przeznaczonych do regulowania i zabezpieczania ruchu pociągów. W ustępie o magazynach towarowych i ładowniach opuszczono określenie ładowni, zatrzymując określenie magazyny towarowe i rampy. Dopuszczalne oddalenie słupów, latarń itp. od osi toru zmniejszono z 3 m na 2,80 m. Wyrażenie jazda pociągu zastąpiono wyrazem bieg pociągu. Dodano skrajnię taboru, której poprzednie przepisy nie zawierały i rysunek granic wymiarów zestaw kół taboru. Zmieniono wreszcie redakcję przepisów o naprawianiach taboru i składach zasobów, jakoteż postanowień przejściowych. E. B.

PRZEPISY RUCHU NA KOLEJACH ZNACZENIA OGóLNEGO.

Podczas gdy przepisy służby handlowej na kolejach polskich zaczęto ujednostajniać już prawie od samego początku zjednoczenia sieci kolejowej trzech zaborów w niepodległej Ojczyźnie, oporniej postępowało ujednostajnianie przepisów ruchowych, które wymagało kosztownych zmian środków i urządzeń sygnalizacyjnych z jednej strony, z drugiej zaś ze względu na bezpieczeństwo ruchu powolnego przygotowania całego personelu, wykonywującego służbę ruchu, do wykonywania tej służby w sposób odmienny od poprzedniego. Wskutek tego dotychczas służba ruchu była wykonywaną na kolejach naszych jeszcze na podstawie przepisów, które obowiązywały za czasów zaborczych, dorywczo tylko zmienianych pewnemi ujednostajnionemi postanowieniami. Dopiero obecnie wydało Ministerstwo Komunikacji Przepisy ruchu na kolejach użytku ogólnego, które wejdą w życie na obszarze całego Państwa z dniem 1 grudnia br. E. B.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE

OBRADY ZARZĄDU GŁóWNEGO ZW. TOW. KUP. NA POMORZU NAD ZJAZDEM OGóLNO-KUPIECKIM.

W Centrali Związku odbyło się zwykłe miesięczne zebranie Zarządu Głównego przy udziale 12 członków oraz Dyrekcji Związku. Obradom przewodniczył prezes Związku p. Tadeusz Marchlewski. Tematem obrad było ustalenie programu Walnego Zebrania Delegatów oraz Kongresu Kupieckiego, które mają się odbyć 24 września rb. w Toruniu. Po dłuższej dyskusji uzgodniono cały program w szczegółach oraz rozdzielono referaty, przyczem poszczególnym referentom dostarczone będą jeszcze te materjały, któremi rozporządza Centrala. Przewidziane są 4 referaty, obejmujące mniejwięcej całokształt spraw w tej chwili kupiectwo interesujących. Do ich wygłoszenia uproszeni zostali pp. wiceprezes Naczelnej Rady Brun, dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej mgr. praw Krupski, dyrektor Związku Towarzystw Kupieckich w Poznaniu Sikorski, Syndyk Towarzystwa Kupców Chrześcijańskich w Toruniu Merdas oraz prezes Związku Tadeusz Marchlewski. W przeddzień obrad głównych odbędzie się nadzwyczajne posiedzenie Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego pod przewodnictwem prezesa p. Hersego. Gospodarz Zjazdu — Towarzystwo Kupców Chrześcijańskich zareferowało przez specjalnego delegata p. Herdasa stan organizacji zjazdu na miejscu. Postanowiono wezwać Towarzystwa do masowych wycieczek i zapodania przypuszczalnej cyfry uczestników, pragnących korzystać z kwater.

W dalszym ciągu przedyskutowano w sensie pozytywnym materjały do rezolucyj zjazdowych m. in. do rezolucji, dającej wyraz gotowości kupiectwa pomorskiego do współpracy z Rządem nad rozwiązaniem palących zagadnień gospodarczych kraju, ażeby wspólnemi siłami jaknajprędzej uzdrowić i znormalizować życie gospodarcze i zapewnić byt kupca i w ten sposób spełnić tę rolę, jaka przypada w udziale handlowi wogóle, a kupiectwu pomorskiemu w szczególności.

ZWIĘKSZENIE ZDOLNOŚCI NABYWCZYCH RYNKU WEWNĘTRZNEGO JAKO JEDEN Z GŁÓWNYCH TEMATÓW KONGRESU KUPIECTWA W TORUNIU DNIA 24 WRZEŚNIA 1933 R.

Zdolność nabywcza rynku wewnętrznego decyduje o obrotach towarowych, o rentowności, o sile świadczeń na rzecz Skarbu, jednem słowem zdolność nabywcza tworzy jeden z fundamentów kalkulacyjnych naszego gospodarstwa. Nie jest tajemnicą, że zdolność ta w ostatnich latach poważnie zmalała, a nie była nigdy należycie wyzyskana, gdyż nawet od poziomu przedwojennego odbiegaliśmy poważnie, a więc w najlepszych latach t. zw. konjunktury. Wynika z tego, że zajęci zbytnio (aczkolwiek słusznie) zagadnieniem eksportu, mało albo za mało uwagi zwracaliśmy na zagadnienie rynku wewnętrznego. Zagadnienie to istnieje notabene nietylko w Polsce, program Roosevelta oznacza też walkę z malejącą zdolnością nabywczą rynku wewnętrznego. Na powagę tego zagadnienia zwracały już uwagę oba Walne Zjazdy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w latach 1931 i 1932. Tegoroczny Zjazd na podstawie najświeższych danych statystycznych pragnie zagadnienie to spopularyzować i wspólnym wysiłkiem całego społeczeństwa znaleźć drogę do jego rozwiązania. Związek zwrócił się już do wszystkich 33 towarzystw związkowych z poleceniem przygotowania materjałów do naświetlenia tegoż zagadnienia. Każdy kupiec zorganizowany będzie tem zagadnieniem bezpośrednio zainteresowany i nie ominie okazji, ażeby wziąć udział w Kongresie, który będzie dla niego, tembardziej autorytatywny, że dyskusje te poruszone będą w obecności najwyższych władz państwowych, żywo tem zagadnieniom oddanym. Dla uczestników Kongresu są przewidziane wszystkie możliwe ulgi z racji 700-lecia m. Torunia. Termin 24 września należy już dziś sobie zarezerwować na udział w Kongresie toruńskim.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

W SPRAWIE PAWILONU POLSKIEGO NA MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH W METZU.

W związku z akcją Komitetu Organizacyjnego Pawilonu Polskiego na Międzynarodowych Targach w Metzu, które odbędą się od 23 września do 9 października br., Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwraca uwagę firmom zainteresowanym w eksporcie do Francji, na celowość wzięcia udziału w rzeczonej imprezie i konieczność terminowych zgłoszeń, które należy kierować pod adresem Komitetu Organizacyjnego w Strassburgu, Consulat de Pologne 10, Rue du Général de Castelnau.

Izba zwraca uwagę, że ostateczny termin zgłoszeń został przedłużony i upływa w dniu 20 sierpnia br.

ZJAZD KONSULÓW HONOROWYCH R. P. Z EUROPY.

W połowie września br. odbędzie się w Warszawie Zjazd Konsulów Honorowych Polski w Europie, przyczem przewidziane jest zwiedzenie niektórych centrów gospodarczych Polski. Program przewiduje pobyt w dniu 18 i 19 września w Gdyni i Gdańsku dla nawiązania kontaktu ze sferami gospodarczemi oraz zwiedzenia portów i urządzeń portowych.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 7 15. VIII. 133.

W SPRAWIE IMPORTU ŚLEDZI DO POLSKI.

Niedawne podpisanie umowy polsko-gdańskiej powinno umożliwić zgodną współpracę polskich portów Gdyni i Gdańska.

Fakt ten ma być momentem zwrotnym — przełomowym przedewszystkiem dla firm handlowo-przemysłowych, pracujących na terenie Gdyni czy też Gdańska.

Przewodnią myślą ma być obsługa potrzeb naszego życia gospodarczego, obsługa rzetelna i wolna od innych momentów.

Niech nam wolno będzie zwrócić uwagę na dotychczasowe niedomagania praktycznej strony tej współpracy, którą nazwać można raczej staraniami niedopuszczenia do rozwoju Gdyni, jeśli chodzi o odcinek naszej gospodarczej pracy przy imporcie śledzi solonych.

Dotychczas całkowity import śledzi solonych do Polski szedł przez Gdańsk, mający faktyczny monopol w tej dziedzinie. A nie jest to sprawa obojętna dla nas, jeśli zważymy, że były czasy, w których przeszło pięćdziesiąt miljonów złotych wydawaliśmy rocznie na sprowadzane z zagranicy śledzie.

Polityka importerów śledzi w Gdańsku, była i jest, — musimy to otwarcie powiedzieć, — wręcz szkodliwa dla naszych interesów gospodarczych. Dążyli oni ciągle i dążą obecnie do uniemożliwienia odbiorcom śledzi w Polsce nawiązania bezpośredniego kontaktu i stosunku handlowego z dostawcą zagranicznym. Konsument polski był i jest nadal dla gdańskich importerów objektem wyzysku. Tak dalece już to weszło w życie, że nawet statystyki Anglji notują Gdańsk jako odbiorcę śledzia solonego, podczas gdy faktyczny odbiorca polski jest dla nich nieznany i z nim się liczyć nie mogą.

A na śledzie solone rocznie wydajemy dziesiątki miljonów złotych. Jest to już poważny towar, jeżeli chodzi np. o targi przy wymianie kompensacyjnej z Anglją, Norwegją, czy innym krajem.

W roku 1932 przywieźliśmy do Polski morzem 36.000.000 kg śledzi solonych, a były lata, w których ilość ta była dwukrotnie większą. Czyli, że przewozem śledzi możemy zatrudnić nasze statki handlowe, które przecież obecnie stoją częściowo uwiązane.

A teraz, gdy borykamy się z przetrwaniem kryzysu, gdy kupiec polski żywiołowo dąży do nawiązania kontaktu z zagranicznym dostawcą śledzia solonego, aby w rezultacie obniżyć koszta handlowe i dostarczyć szerokim masom śledzie po cenie możliwie najniższej, to teraz musimy kupcowi polskiemu dać możność celowej pracy w tym kierunku.

Polskiemu kupcowi dajemy wszelkie warunki w Gdyni. Posiadamy port rybacki, posiadamy chłodnię rybną i specjalne magazyny śledziowe. Wydatki Ministerstwa Przemysłu i Handlu na te inwestycje idą już w miljony złotych. Obecnie inicjatywa prywatna — kupcy i przemysłowcy — wkładają swoje kapitały mając odpowiedni teren przygotowany.

Tu jednak spotykamy się z działalnością importerów w Gdańsku, którzy dążą wszelkiemi sposobami, aby ten naturalny rozwój zahamować. Importerzy śledzia solonego w Gdańsku, starają się zmusić dostawców śledzia w Anglji, aby nie wysyłali towaru przez Gdynię, aby nie nawiązywali stosunków z kupcami polskimi w Gdyni, aby nie przyjmowali drobnych ładunków śledzi na Gdynię.

Kupiec polski w Gdyni nie może nawiązać kontaktu bezpośredniego z dostawcą angielskim, nie może otrzymać towaru.

Czas najwyższy, aby nasze odpowiedzialne czynniki zwróciły na to uwagę, abyśmy przekonali dostawców w Anglji, że tylko w ich interesie leży nawiązanie stosunków bezpośrednich z polskim kupcem w Gdyni, bo przecież nie Gdańsk tylko Polska spożywa miljony kilogramów śledzia solonego, a zbędne pośrednictwo utrudnia obroty handlowe.

Jeżeli kupiec polski garnie się żywiołowo do Gdyni, celem nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych z dostawcą śledzia solonego, to naszym świętym obowiązkiem jest taką pracę pionierską ułatwić.

Bronisław Sotkowski, Kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

KRONIKA MIEJSCOWA.

— **Połowy morskie w ostatnim tygodniu lipca br.** tj. od dnia 22/7. do 28/7. (według MUR.) gdyński okręg: fląder 15.500 kg, dorszy 900 kg, kwapy 3.200 kg, węgorzy 40 kg; helski okręg: fląder 12.400 kg, dorszy 300 kg, kwapy 600 kg, śledzie 70 kg, węgorze 60 kg: okręg pucki: flądry 8.800 kg, kwapy 700 kg, węgorze 1.600 kg, szczupaki 300 kg.

— **Połowy morskie w miesiącu lipcu 1933 roku** (dane Morsk. Urzędu Ryb.) dały następujący rezultat: Ogółem złowiono 286.580 kg ryb o wartości 123.585 zł. Największym odbiorcą jest w dalszym ciągu W. M. Gdańsk, kupując 155.060 kg ryb morskich. Na rynku miejscowym sprzedano w stanie świeżym 102.720 kg ryb, a wędzarnie na wybrzeżu zakupiły 30.800 kg.

Jeżeli chodzi o podział połowów stosownie do miejscowości, to najwięcej złowiono na Helu: 89.530 kg ryb. Półwysep Helski od Jastarni do Wielkiej Wsi dostarczył 48.040 kg ryb. Od Wielkiej Wsi do granicy niemieckiej: 28.090 kg, od Pucka do Gdyni: 40.080 kg ryb, Gdynia 81.040 kg ryb.

Podział na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: flądry 235.300 kg, kwapy (miętusy) 22.000 kg, dorsze 12.970 kg,węgorze 7.650 kg, śledzie 2.480 kg, szczupaki 1.740 kg, okonie 2.110 kg, płocie 1.940 kg, łosoś (troć) 390 kg

Ze względu na wzmożony napływ letników na wybrzeże zbyt świeżych ryb morskich powiększył się znacznie, jednakże dominującą rolę odgrywa w dalszym ciągu rynek gdański, jako odbiorca ryb morskich z połowów naszych rybaków.

— **Połowy morskie w pierwszym tygodniu sierpnia,** tj. od dnia 29/7. do 4/8. Okręg gdyński: flądry 7.700 kg, dorsze 600 kg, kwapy 1.900 kg, węgorze 170 kg. Okręg helski: flądry 6.600 kg, dorsze 300 kg, kwapy 200 kg, węgorze 110 kg, śledzie 110 kg. Okręg pucki: flądry 3.400 kg, kwapy 300 kg, węgorze 1.200 kg, szczupaki 250 kg, okonie 70 kg, łosoś (troć) 30 kg.

— **Statek badawczy Morskiego Instytutu Rybackiego „EWA“** przeprowadził w ostatnim tygodniu lipca badania połowu ryb włókiem. W dniu 2 sierpnia statek EWA wyruszył w celach naukowo-badawczych do Libawy (Łotwa), mając na pokładzie Nacz. Wydz. Rybackiego p. Dr. F. Lubeckiego oraz prof. Dixona.

— **Stocznia rybacka w Gdyni** przeprowadzała remont dwu kutrów rybackich. Nowy kuter rybacki znajduje się w budowie.

— **Nowy kuter rybacki na Helu** zakupił rybak Hallman Herman za cenę 21.250 zł. Siła motoru wynosi 35 HP. Kuter zapisano pod Nr. Hel 56.

— **Statki dozorcze Morskiego Urzędu Rybackiego** w ciągu miesiąca lipca br. pełniły służbę na morzu: s/s GAZDA z Gdyni przez dni 18, spisując 13 protokółów karnych za niedozwolony połów na zakazanych terenach. Statek TRYTON z Helu pełnił służbę na morzu 15 dni spisując 7 protokółów. Motorówka w Pucku pełniła służbę 26 dni.

— **Polskie śledzie solone z f-my MEWA z połowów lipcowych na Morzu Północnem** przywiozły do Gdyni statki Żeglugi Polskiej: s/s Śląsk w dniu 25 lipca — 80/1 dużych beczek (a 150 kg) i 142/2 małych beczek (a 78 kg). Statek TCZEW w dniu 2 sierpnia przywiózł 96/1 oraz 200/2 beczek śledzi solonych.

Towar złożono na składzie w Hali i Chłodni Rybnej. Jak wiadomo firma MEWA jest nowopowstałem towarzystwem do połowu śledzi na Morzu Północnem, posiadającem 15 statków śledziowych z załogą częściowo polską. Statki te pod flagą polską rozpoczęły połowy w lecie br., mając za port wyjazdowy Scheveningen w Holandji. Tam śledzie wyładowuje się ze statków rybackich i przepakowuje się do beczek handlowych i wysyła się statkami polskiej żeglugi do Gdyni.

Śledzie przywiezione obecnie do Gdyni, są to mattisy i smoll-mattisy. Pakowanie tych śledzi do beczek jest pierwszorzędne tak, że towar zyskał uznanie u krajowych odbiorców (dwa wagony wysłano natychmiast z Gdyni).

— **Bezpośredni import śledzi solonych z Anglji do Gdyni** z połowów letnich (szkockie) rozpoczęły dwa statki: s/s „QUO VADIS" z Aberdeen w dniu 31 lipca br. przewożąc 625/1 oraz 510/2 beczek śledzi. Resztę ładunku tj. około 900 beczek odeszło tym statkiem do Rygi.

Statek „LAANEMAA" wyładował w Gdyni w dniu 4 sierpnia: 827/1 oraz 385/2 śledzi solonych.

Część towaru złożono w Magazynach Śledziowych Tranzytowych — Hali i Chłodni Rybnej, resztę wysłano wagonowo (wagony lodownie z dodaniem po 500 kg lodu). Obecne śledzie szkockie są w tak doskonałym gatunku, jaki kupcy nie pamiętają od sześciu lat. Są jednak bardzo wrażliwe na ciepło i wymagają konserwacji w chłodni.

Odbiorcami towaru są kupcy wewnątrz kraju utrzymujący bezpośredni kontakt z dostawcami w Anglji. Czynności spedycyjne wykonuje na terenie Gdyni firma C. W. Bestmann.

— **Pierwsze śledzie islandzkie** t. zw. „uliki królewskie" z połowów letnich przywiózł do Gdyni s/s „Seine" z Kopenhagi. Odbiorcą towaru jest znana firma: Import Śledzi J. Bankier, która w roku zeszłym zapoczątkowała import śledzi solonych przez Gdynię.

Pierwszą przesyłkę w ilości 126/2 beczek złożono w komorze chłodniczej Hali i Chłodni Rybnej.

— **Imponujący rozwój ośrodka handlu i przemysłu rybnego w porcie rybackim w Gdyni** — umożliwiony wybudowaniem Hali i Chłodni Rybnej wraz z fabryką lodu i Magazynami Tranzytowemi dla śledzi, jest najlepszym sprawdzianem celowości poczynań Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Z początkiem roku 1932 — gdy budowa Hali i Chłodni Rybnej dobiegała do końca, na terenie portu rybackiego nie było ani jednej firmy.

W sierpniu 1933 roku możemy zanotować następujące firmy:

1. Hala i Chłodnia Rybna — Fabryka Lodu — Magazyny Śledziowe — telefon 17-78.

Firmy mieszczące się w Hali i Chłodni Rybnej:

2. boks 1 i 2. „Temporyb" wytwórnia konserw rybnych — sprzedaż świeżych i wędzonych ryb morskich, telefony: 15-74, prywatny: 13-57.
3. boks 2. Import śledzi: J. Bankier, telefon 11-96.
4. boks 3. Gdyński Import Śledzi — Gdynia Herring Import Ltd. tel. 21-84.
5. boks 4. Polskie Zjedn. Rybaków Morskich, telefony: 13-83, bank: 23-83.
6. boks 4. Tow. Okręt. Dalekom. Połowów „Mewa", telefon: 11-76.
7. boks 5. Rafinerja tranu „Vitatran", telefon 16-84.
8. boks. 6. Tow. Przem. Rybn. Boemfield's Sp. Akc. telefon 20-05, magazyn 12-50.
9. boks 6. Ocean, Przetwór ryb morskich, telefon: 20-38.

Wędzarnie ryb w porcie rybackim:

10. Polska Ryba — J. Konkel, telefon 15-76.
11. Budzisz Antoni — telefon: 16-98.

